



ACTA CORRESPONDIENTE A LA SESION ORDINARIA DE LA COMISION DEL PLENO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, VIVIENDA, MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD, CELEBRADA EL DIA DOCE DE MARZO DE DOS MIL DIECIOCHO.

En la ciudad de Málaga, siendo las nueve horas y veintisiete minutos del día doce de marzo de dos mil dieciocho, se reúne la Comisión del Pleno de Ordenación del Territorio, Vivienda, Movilidad, Accesibilidad y Seguridad en el Salón de Plenos del Excmo. Ayuntamiento de Málaga, en primera convocatoria y en sesión ordinaria, a fin de estudiar los asuntos integrantes del orden del día previamente cursado al efecto, contando con la asistencia de los señores que se relacionan:

Presidente: D. Francisco Pomares Fuertes
Vicepresidente: D^a Elvira Maeso González
Vocales: D. Mario Cortés Carballo
D^a Francisca Bazalo Gallego
D^a Teresa Porrás Teruel
D^a M^a del Mar Martín Rojo
D^a Rosa Mar Rodríguez Vela
D. Sergio Brenes Cobos.
D. Rafael Gálvez Chica.
D^a Ysabel Torralbo Calzado
D. Alejandro Carballo Gutiérrez
D. Eduardo Zorrilla Díaz
D. Juan José Espinosa Sampedro

Coordinador Gral. de Urbanismo y Vivienda, y Gerente GMU: D. José Cardador Jiménez -se ausenta definitivamente de la sesión en el punto nº 10-.

Secretario Delegado de la GMU: D. Juan R. Orense Tejada -se ausenta definitivamente de la sesión en el punto nº 8-

Secretaria de la Comisión: D^a Victoria E. del Río Florido

Es de reseñar que el Sr. Zorrilla Díaz se incorporó a la sesión en el punto nº 2 y que los Sres. Martín Rojo y Carballo Gutiérrez se ausentó definitivamente de la misma en los puntos nº 13 y 18-ruegos- respectivamente.

La sesión se abrió por el Sr. Presidente de la Comisión, procediéndose seguidamente al estudio de los asuntos integrantes del orden del día, los cuales se recogen de forma correlativa aunque realmente, tras el punto nº 6 se vio el punto nº 10 y se debatieron y votaron conjuntamente los puntos nºs 9 y 11, pasándose seguidamente a estudiar ordenadamente los que restan:

I.- ACTAS.



Punto nº 1.- La Comisión, acordó, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, aprobar los borradores de las actas correspondientes a las sesiones ordinarias celebradas los días 19 de junio, 17 de julio y 18 de septiembre de 2017.

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

PROPUESTAS

Área de Ordenación del Territorio y Vivienda:

Punto nº 2.- La Comisión del Pleno de Ordenación del Territorio, Vivienda, Movilidad, Accesibilidad y Seguridad, conoció informe-propuesta del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de la GMU, de fecha 5 de marzo de 2018, el cual copiado a la letra dice:

“Expediente: Estudio de Detalle PP 42/14

Situación: Sector PA-G.10(97) del PGOU-2011

Solicitante: Vecinos del Sector “Intelhorce Residencial” conocido como Urbanización Villas del Arenal.

Representantes: Marcos Antonio Torrubia Santiago; José Manuel Fernández Cardero y Carlos Javier Villatoro López

Junta de Distrito: nº 6- Cruz del Humilladero

Asunto: Informe Jurídico y Propuesta de Aprobación Definitiva

INFORME PROPUESTA

A LA COMISIÓN DEL PLENO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, VIVIENDA, ACCESIBILIDAD, MOVILIDAD Y SEGURIDAD

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 Estudio de Detalle se sitúa en un conjunto de parcelas que suman una superficie de 66.087,01 m² (Urbanización Villas del Arenal) en el sector PA-G.10 (97) “Intelhorce Residencial” del vigente PGOU, de 219.078,00 m² de superficie total; a dicho sector le es de aplicación las determinaciones urbanísticas del Plan Especial de Reforma Interior G.3-R “Intelhorce Residencial ” aprobado definitivamente el 30 de octubre de 2003.

RESULTANDO que el presente Estudio de Detalle tiene por objeto una modificación de la volumetría de las edificaciones existentes respecto a la que se aprobó en el documento del PERI G.3.R “Intelhorce Residencial”, ello con destino a plazas de aparcamiento en interior de las parcelas; lo cual se justifica en el hecho de que, en el



apartado de aparcamientos del PERI, se indicaba que debían de preverse como mínimo dos plazas de aparcamiento y en que la ordenación establecida y recogida en el plano 6 del documento era vinculante aunque susceptible de modificación mediante la tramitación de Estudio de Detalle; consecuentemente, el presente estudio de Detalle se circunscribe a la ordenación de los volúmenes de las piezas de aparcamiento, sin regular en ningún caso superficies, pues ya quedan establecidas en el PGOU vigente.

RESULTANDO los siguientes **antecedentes de hecho** que constan en el expediente:

- Por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha **30 de enero de 2015**, se aprobó inicialmente el presente Estudio de Detalle de conformidad con documentación consistente en Memoria de fecha 20 de enero de 2015 y Planos de 27 de octubre de 2014 y 20 de enero de 2015, de acuerdo con el informe técnico municipal de fecha 26 de enero de 2015 emitido por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística y con lo dispuesto en los arts. 31 al 41 de la LOUA.

- Con fecha **29 de mayo de 2015** el promotor del expediente aportó Texto Refundido conforme lo requerido en el punto Segundo del Acuerdo de Aprobación inicial. A la vista de la mencionada documentación se emitió **informe técnico favorable con fecha 3 de junio de 2015**.

- El trámite de información pública fue sustanciado mediante anuncios publicados en el Tablón de Edictos de la Gerencia de Urbanismo durante el período comprendido entre los días **31 de julio de 2017 y 29 de agosto de 2017**, ambos inclusive; así como en el Diario Sur de **20 de octubre de 2017** y en BOP de Málaga de **20 de noviembre de 2017**; con publicación adicional del instrumento de planeamiento en la web de esta G.M.U., según consta en las copias unidas al expediente.

-También consta en el expediente la notificación personal a los titulares registrales y catastrales de las fincas incluidas en el ámbito del Estudio de Detalle de conformidad con lo recogido en informe jurídico de **22 de mayo de 2017**; habiéndose procedido a la notificación a los titulares con domicilios desconocidos por medio de anuncio publicado en el Boletín Oficial del Estado de 15 de julio de 2017, así como en el BOP de Málaga de 20-11-17 y en los Tablones de Edictos a que se refiere el art. 59.5 de la Ley 30/92.

- Por la Vicesecretaría Delegada de la Gerencia se expide Certificación de fecha **12 de febrero de 2018** en la que consta que durante el plazo comprendido entre el 14 de febrero al 9 de marzo, ambos inclusive y del año 2015, del 15 de julio del 2015 al 5 de febrero de 2016, ambos inclusive y del 7 de junio al 16 de diciembre, ambos inclusive y del año 2017, a efectos de información pública general y notificación personal a los propietarios registrales y catastrales incluidos en el ámbito, han tenido entrada las siguientes alegaciones:

- Alegación presentada por D. Juan Antonio Rosas Rosas, con fecha de registro el 16 de septiembre de 2015.



- Alegación presentada por Dña. María Borrego Márquez, con fecha de entrada en registro el 16 de agosto de 2017.

- Asimismo consta en el expediente que durante el periodo de información pública se ha solicitado informe de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, el cual ha sido emitido con fecha **22 de julio de 2015** en sentido favorable al presente Estudio de Detalle.

- Con fecha **27 de febrero de 2018** se emite informe técnico del Departamento de Planeamiento, estudiando las alegaciones presentadas, proponiendo la aprobación definitiva del Estudio de Detalle.

CONSIDERANDO que el PGOU-11 vigente ha sido aprobado definitivamente, de manera parcial, por Orden de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de **21 de enero de 2011** y tras la verificación de la Dirección General de Urbanismo de la subsanación de las deficiencias a que se refería la citada Orden, tal y como se recoge en su Resolución de 28 de julio de 2011, se ha procedido a la publicación de la Normativa de la citada Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga en el BOJA nº 170 de **30 de agosto de 2011**, apareciendo en dicho instrumento el ámbito afectado por el Estudio de Detalle como PA-G.10 (97) “Intelhorce Residencial”.

CONSIDERANDO por una parte, el informe técnico de este Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de fecha **3 de junio de 2015**, en el que se hace constar que la documentación aportada por el promotor del expediente, consistente en **Texto Refundido del Estudio de Detalle en Sector PA-G.10 “Intelhorce Residencial”, fechada 29 de mayo de 2015** cumplimenta las observaciones contenidas en el acuerdo de aprobación inicial del expediente.

Y por otra parte, el informe técnico de fecha **27 de febrero de 2018** que analiza las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública, **proponiéndose la aprobación definitiva** del Estudio de Detalle en los términos que a continuación se transcriben:

“INFORME:

Alegación 1.

D. Juan Antonio Rosas Rosas, expone en su alegación:

Que no desea tener el privilegio de tener una entrada de vehículo al interior de su vivienda, ni tampoco lo ha solicitado previamente, por ello solicita que se inicien los trámites oportunos para causar baja en la entrada de vehículos a su vivienda ya que esto le obliga al pago de las tasas por aparcamiento de vehículo en el interior de su vivienda.

Contestación:

El presente Estudio de Detalle se ha redactado conforme al art. 6.7.4. de Reservas de Aparcamientos del PGOU, por lo que cada vivienda debe tener la reserva, de al menos, una plaza de aparcamiento en el interior de su parcela.



No obstante, si el alegante no la utiliza y no quiere tener el correspondiente vado en la entrada de su vivienda, deberá darse traslado de la petición al Área de Movilidad.

Conclusiones: *Se contesta a la alegación y se recoge la solicitud de baja del vado en la entrada de su vivienda.*

Alegación 2.

Dña. María Borrego Márquez, expone en su alegación:

Que se contemple la posibilidad para el ordenamiento de volúmenes para la zona trasera de la propiedad (patio).

Contestación:

El presente Estudio de Detalle no tiene la capacidad para incrementar la edificabilidad de la vivienda.

Los volúmenes de los aparcamientos responden al art. 6.7.4. de Reservas de Aparcamientos obligatorios del PGOU, por lo que no consumen edificabilidad.

Conclusiones: *No se admite la alegación presentada, pues el ED no tiene capacidad para aumentar la edificabilidad de un ámbito.*

PROPUESTA:

*Se propone la **aprobación definitiva** del Estudio de Detalle, de ordenación de volúmenes en la urbanización Villas del Arenal, en el Sector PA-G10 "Intelhorce Residencial".*

Dar traslado al Área de Movilidad de la alegación 1, para que procedan a iniciar la baja solicitada por D. Juan Antonio Rosas Rosas.

Dar traslado del presente informe a los afectados."

CONSIDERANDO asimismo, en relación a la alegación presentada por Juan Antonio Rosas Rosas relativa a la obligatoriedad de pago de *Tasa por entrada y/o salida de vehículos desde edificios*, que la cuestión planteada trasciende la materia urbanística, propia del instrumento de planeamiento que nos ocupa, no teniendo esta Gerencia Municipal de Urbanismo competencia para tramitar la baja en la entrada de vehículos de la vivienda que se solicita; no obstante lo cual, de conformidad con lo dispuesto en el art. 14 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, procede remitir la mencionada solicitud al Área de Movilidad del Excmo. Ayuntamiento de Málaga, como órgano competente en la materia.

Significando por otra parte, que la alegación presentada por María Borrego Márquez, en la que se plantea "*que se contemple la posibilidad para el ordenamiento de volúmenes para la zona apergolada situada en la parte trasera de la propiedad (patio)*" plantea una cuestión genérica en la que no precisa qué concretos actos administrativos solicita, debiendo ser desestimada por tratarse de una solicitud manifiestamente carente de fundamento en los términos del informe técnico del Departamento, en base al art. 15.2 Ley



7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía, y de conformidad con el art. 88.5 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

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

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

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

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

2. Los Estudios de Detalle en ningún caso pueden:

a) Modificar el uso urbanístico del suelo, fuera de los límites del apartado anterior.

b) Incrementar el aprovechamiento urbanístico.

c) Suprimir o reducir el suelo dotacional público, o afectar negativamente a su funcionalidad, por disposición inadecuada de su superficie.

d) Alterar las condiciones de la ordenación de los terrenos o construcciones colindantes.

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

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

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

CONSIDERANDO 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 constancias obrantes en el expediente, 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 2011.

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 Ordenación del Territorio, Vivienda, Accesibilidad, Movilidad y Seguridad, en función de las competencias que tiene asignadas, eleve propuesta al Excmo. Ayuntamiento-Pleno, para la adopción de los siguientes

ACUERDOS:

PRIMERO.- Desestimar las alegaciones presentadas por Juan Antonio Rosas Rosas y María Borrego Márquez en virtud de los motivos expuestos en el informe técnico del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de 27 de febrero de 2018 y en el presente informe propuesta.

SEGUNDO.- Aprobar definitivamente el Estudio de Detalle que ordena volúmenes para plazas de aparcamiento en interior de parcelas en el Sector PA-G.10 (97) "Intelhorce Residencial", urbanización Villas del Arenal, promovido por Vecinos del Sector, de acuerdo al **Texto Refundido fechado **29 de mayo de 2015**, y de conformidad con los informes técnicos del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de 3 de junio de 2015 y de 27 de febrero de 2018; así como a lo dispuesto en los arts. 31 al 41 de la LOUA.**

TERCERO.- 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.

CUARTO.- Remitir a la Delegación Territorial de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio dos ejemplares del resumen ejecutivo, junto con certificado del acuerdo de aprobación definitiva y certificación en la que conste, por una parte, la inscripción y depósito en el Registro Municipal; y por otra parte, que en el presente procedimiento no ha sido preceptiva la emisión de informe por parte de Consejería o Entidad Instrumental alguna de la Junta de Andalucía; todo ello a fin de que por la Administración Autonómica se proceda al 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.

QUINTO.- Una vez efectuado el depósito, con emisión de la correspondiente Certificación registral en los términos recogidos en los artículos 20 y 22 del Decreto 2/2004 de 7 de enero, y cumplimentado el apartado anterior, **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 al depósito y remisión, respectivamente, en el citado Registro.

SEXTO.- Advertir al interesado que el anuncio para 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 95 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, 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 dictarse declarando la caducidad y el archivo de las actuaciones.

SÉPTIMO.- Significar que la nueva ordenación de volúmenes aprobada constituye el marco de referencia a la hora de conceder licencias en el ámbito; haciéndose advertencia expresa de que el presente instrumento es un documento objetivo que no reconoce situaciones de hecho llevadas a cabo al margen de la legalidad urbanística.

OCTAVO.- Significar, asimismo, que aquellos aspectos contenidos en el Estudio de Detalle que trasciendan de su finalidad propiamente dicha, no son vinculante ni objeto de esta aprobación y deberán ser comprobados por el Departamento de Licencias y Protección Urbanística de esta Gerencia en el correspondiente procedimiento para el otorgamiento de la licencia de obras.

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

- 1.- A Antonio Rosas Rosas y María Borrego Márquez, así como al resto de los titulares registrales y catastrales incluidos en el ámbito del Estudio de Detalle.
- 2.- Al Departamento de Licencias y Protección Urbanística de esta Gerencia.
- 3.- A la Junta Municipal del Distrito nº 6 Cruz de Humilladero.

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

En la sesión, **el Sr. Presidente** preguntó: "¿Alguna cuestión de esta actuación definitiva de estudio de detalle? Sra. Torralbo".

Abierto el debate, se produjeron las siguientes intervenciones:

La Sra. Torralbo Calzado: "Sí, por nuestra parte querríamos que se explicase cómo se ha llevado a cabo el procedimiento para legalizar estas construcciones de plazas de aparcamiento en el interior de la finca sobre las que recaía expediente de infracción.



Que se explique un poco el procedimiento realizado porque no deja de ser un tema polémico que causó diferentes... bueno, incluso problemas judiciales y que quería saber si las infracciones están vivas, si se van a llevar a cabo y cuál es el procedimiento que se ha seguido, más allá de lo que dice el informe que hay una contención en el PGOU sobre la plaza de aparcamiento, pero para regularizarla y legalizarla.

Lo que no me queda claro es que habla de una y en otras cosas habla de dos plazas".

El Sr. Presidente: "Sí, Sra. Torralbo, lo que tiene delante es un expediente que solicitaron algunos vecinos, que después ya consiguieron que fuera consensuado en la barriada, para en el estudio de detalle ampliar -que lo permite así el Plan General- de una plaza de aparcamiento que tenían cada uno de los chalés a dos plazas de aparcamiento.

Estaban contempladas casi las dos plazas de aparcamiento en el Plan General, lo que pasa es que después, cuando se construyó, pues en principio sólo se les dio una. De esa manera no computa como edificabilidad y pueden tener dos plazas de aparcamiento, que era lo que en principio se esperaba cuando se planificó la barriada. Es lo único en este sentido, por petición de un grupo de vecinos.

El expediente ha sido largo porque han tenido que buscarse todas las fincas catastrales de cada uno de los vecinos, firmar, tramitarse, darles conocimiento... Y bueno, y por el número de personas que son afectadas, porque claro, no se cambia para sólo las cuatro o cinco personas que son interesadas, sino para todo el barrio, pues ha tenido un trámite un poco largo, casi prácticamente de dos años que ha sido por ese tema. Pero ya está, hasta ahí le puedo decir.

Las otras cuestiones, sería necesario... Con mucho gusto le damos toda la información que Ud. necesite, pero entendiendo que no en el ámbito del estudio de detalle, sino aparte, se le puede dar toda la información que Ud. quiera, Sra. Torralbo".

La Sra. Torralbo Calzado: "Pero entonces, ¿la promotora fue la que incumplió el PGOU por no hacer las dos plazas que contenía como mínimo? Aquí dice que: «*Como mínimo dos plazas de aparcamiento*», y se hizo una nada más.

Es que yo quiero profundizar en el tema porque ha sido un tema polémico. No estaba yo en este Pleno, no formaba parte de la Corporación, pero ahora se está solucionando un tema que entiendo que los vecinos necesitan solucionarlo, si el ordenamiento lo permite y hay forma de legalizarlo con el pago de las tasas correspondientes que tal; pero algún tipo de irregularidad ha habido en ese procedimiento:



o por parte de la promotora que no cumplió el PGOU, o por parte de la construcción que se hizo en su momento sin licencia y sin autorización urbanística".

El Sr. Presidente: "No, no es ninguna ilegalidad. Simplemente el Plan General establecía que podían tener hasta dos aparcamientos. El promotor al final hizo solamente una porque había aparcamientos externos. Debido en su momento al crecimiento de la barriada en el número de coches que tienen o al tema de seguridad, pues los vecinos han querido que constaran las dos. Para constar las dos han tenido que tramitar simplemente este estudio de detalle para darla por válida esa ampliación de plazas de ocupación de aparcamiento dentro de su finca. Pero no hay ningún incumplimiento en este estudio de detalle. Estamos hablando por parte del promotor. Simplemente es una elección que después han cambiado.

Sí, Sr. Brenes".

El Sr. Brenes Cobos: "Sí, sobre este punto, nos parece desde luego imaginativa la solución que se ha buscado, y dado que en la ciudad de Málaga hay otras promociones, efectivamente, con las mismas características de adosados que tuvieron y que tienen, efectivamente, esa problemática de que en su día la urbanización contemplaba una serie de aparcamientos en las calles, que bien o no se llegaron a hacer o realmente no satisfacen las necesidades de aparcamientos que tienen, vemos imaginativo que con un estudio de detalle se pueda dar solución.

Y esperemos que, efectivamente, nosotros como Gerencia Municipal de Urbanismo y como ciudad, podamos también tender la mano a que esas situaciones que se están dando en otros distritos de la ciudad y en otras barriadas que efectivamente se puedan buscar situaciones o soluciones más o menos como esta que aquí se ha llevado a efecto".

El Sr. Presidente: "¿Alguna cuestión más? Pues estoy totalmente de acuerdo con el Sr. Brenes. Esto nos abre una vía nueva que les puede servir a otras barriadas justamente, o a vecinos afectados por este tipo de cuestiones, que después de un tiempo de vivir ven necesario tener más plazas dentro de su propio, porque crece la familia, porque se compran dos coches y prefieren dentro de su ocupación. Es interesante.

Pasamos a votar".

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

La Comisión, con la abstención del Concejal no Adscrito, del Grupo Municipal Málaga para la Gente, del Grupo Municipal Ciudadanos y del Grupo Municipal Málaga Ahora, y con el voto a favor del Grupo Municipal Socialista y del Grupo Municipal



Popular, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerde prestar su aprobación a la propuesta contenida en la misma.

Punto nº 3.- La Comisión del Pleno de Ordenación del Territorio, Vivienda, Movilidad, Accesibilidad y Seguridad, conoció informe-propuesta del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de la GMU, de fecha 6 de marzo de 2018, el cual copiado a la letra dice:

“Expediente: Estudio de Detalle PP 18/2013

Situación: C/ Don Cristián

Solicitante: Familia Conejo Sarabia

Representantes: D. Manuel Ponce Castro y D. Miguel Rangel Pineda

Referencia Catastral: 2349211UF7624N0001GE (en callejero nº 39, propiedad de promotora)

Junta Municipal del Distrito Centro nº 1

Asunto: Informe Jurídico y Propuesta de Aprobación Definitiva

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

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 proyecto de Estudio de Detalle presentado lo constituye el espacio delimitado en la ficha del **PGOU-2011** correspondiente a la zona de **suelo urbano consolidado “Prolongación”, denominada “Calle Don Cristián”,** identificada como **“ED-P.1”,** con una **superficie total del sector de 756,94 m²** *-según documentación que se aprueba definitivamente-* en la que se ubica la parcela sita en el nº 39 de dicha calle, cuya propiedad lo promueve.

RESULTANDO, asimismo, que, en función de los criterios y objetivos determinados en la citada ficha, en la memoria del proyecto presentado se contempla como **objeto abrir una conexión viaria de 8 m.** entre la **C/ D.Cristián** y la **calle interior Dña. Enriqueta**, así como la ordenación del volumen edificable, el ajuste de la alineación viaria y la reordenación de los espacios interiores de esta última calle, de forma que se posibilite la adecuada implantación, tanto de la edificación en dicha parcela, como la apertura viaria referida.

RESULTANDO los siguientes **antecedentes de hecho** que constan en el expediente:



- Por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha **20 de noviembre de 2015**, se aprobó inicialmente el presente Estudio de Detalle según documentación de fecha abril de 2013, presentada el 2 de mayo de 2013, planos fechados en octubre de 2013, presentados el 17 de octubre de 2013 y escrito complementario y aclaratorio presentado el 12 de septiembre de 2014, de acuerdo con los informes técnicos municipales emitidos con fecha 14 de junio de 2013 y 23 de noviembre de 2014 y con lo dispuesto en los arts. 31 al 41 de la LOUA.

- Con fecha **20 de enero de 2016** el promotor del expediente aportó documentación requerida en el punto Segundo del Acuerdo de Aprobación inicial, a la vista de la cual se han emitido sendos informes técnico y jurídico, ambos de fecha 1 de febrero de 2016, favorables a la continuación de la tramitación del expediente.

- El trámite de información pública fue sustanciado mediante anuncios publicados en el Tablón de Edictos de la Gerencia de Urbanismo durante el período comprendido entre los días **9 de febrero de 2016 y 4 de marzo de 2016**, ambos inclusive; así como en el BOP de Málaga de **22 de diciembre de 2016** y Diario Málaga Hoy de **28 de enero de 2017**; habiéndose procedido a la notificación personal a los titulares registrales y catastrales de las fincas incluidas en el ámbito del Estudio de Detalle y colindantes, así como a la publicación adicional del instrumento de planeamiento en la web de esta G.M.U., según consta en las copias unidas al expediente.

- Por la Vicesecretaría Delegada de la Gerencia se expide Certificación de fecha **5 de mayo de 2017** en la que consta que durante el plazo comprendido entre el 9 de febrero de 2016 y 24 de febrero de 2017, ambos inclusive a efectos de información pública general y notificación personal a los propietarios registrales y catastrales incluidos en el ámbito y colindantes, ha tenido entrada la siguiente alegación:

- Alegación presentada por Isabel María Tapia Ruiz, con fecha de entrada en el registro de 22 de junio de 2016. 2015.

- Con fecha **10 de octubre de 2017** se emite informe técnico del Departamento de Planeamiento, estudiando las alegaciones presentadas, favorable a la alegación presentada.

- Con fecha **8 de noviembre de 2017** el promotor del expediente aporta documentación que recoge las observaciones del informe técnico anterior.

- Con fecha **16 de febrero de 2018** se emite informe técnico del Departamento, favorable a la aprobación definitiva del Estudio de Detalle.

CONSIDERANDO que el PGOU vigente ha sido aprobado definitivamente, de manera parcial, por Orden de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, de **21 de enero de 2011** y tras la verificación de la Dirección General de Urbanismo de la subsanación de las deficiencias a que se refería la citada Orden, tal y como se recoge en su Resolución de 28 de julio de 2011, se ha procedido a la publicación de la Normativa de la citada Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga en el BOJA nº 170 de **30 de agosto de 2011** de



acuerdo con los artículos 40 y 41 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación urbanística de Andalucía (en adelante LOUA).

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

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

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

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

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

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

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

CONSIDERANDO por una parte, que ha quedado acreditado en el presente procedimiento, la justificación de la ordenación propuesta, mediante los **informes técnicos** de este Departamento de fechas 13 de marzo y 14 de junio de 2013.

CONSIDERANDO asimismo el informe técnico de fecha **10 de octubre de 2017**, que analiza la alegación presentada durante el periodo de información pública, **proponiendo el ajuste de la delimitación del ámbito del Estudio de Detalle en los términos que siguen:**

“INFORME:

Alegación: D^a. Isabel María Tapia Ruiz como vecina de calle Don Cristian; expone en su alegación:

Apartado primero. Referente a la superficie del ámbito, por lo que solicitan:

Se corrija el descuadre de superficie entre el ámbito y la suma de suelo público dotacional más el suelo privado.

Apartado segundo. Detectan un desplazamiento de la línea de delimitación del ámbito en relación al límite de la propiedad de D^a. Isabel María Tapia Ruiz, por lo que solicitan:

Se corrija la línea de delimitación del ámbito.



Contestación:

Se comprueba que la superficie que se recoge, como superficie bruta en el ED, se corresponde con la ficha ED-P.1 del Plan General. No obstante, habrá que adaptarse la superficie a la nueva delimitación del ámbito.

En relación a la delimitación del ámbito, que no se corresponde con la alineación de la edificación; se comprueba que la delimitación recogida en el ED que nos ocupa está algo desplazada de la alineación trasera de las edificaciones, por lo que habrá que ajustar la delimitación del ED, a la alineación de dichas edificaciones, manteniendo el ancho de la calle en 2,50 m.

Conclusiones: *Se aclaran los aspectos presentados en las alegaciones, debiendo modificar el Estudio de Detalle aprobado; corrigiendo el pequeño ajuste de la delimitación que afecta a la interesada.*

PROPUESTA:

Dar traslado a la propiedad para que ajuste la delimitación del ED, conforme al presente informe.”

CONSIDERANDO que a la vista del informe anterior, se ha aportado al expediente documentación fechada 8 de noviembre de 2017 en la que se recogen las alegaciones presentadas, ajustándose a las determinaciones del informe técnico anterior; todo lo cual se hace constar en el informe técnico del Departamento de **16 de febrero de 2018**, del siguiente tenor literal:

“INFORME:

La documentación presentada recoge las alegaciones eliminando a la parcela colindante de la delimitación del ámbito.

Como consecuencia de sacar del ámbito la parte afectada de la parcela colindante, la superficie del ámbito se reduce.

Deberá corregirse, como consecuencia del cambio en la delimitación, los siguientes aspectos:

- La superficie total de sector, que pasará a ser 756,94 m².*
- La huella de la edificación propuesta deberá alinearse con el resto de las edificaciones.*
- Como consecuencia del pequeño reajuste de la edificación, la calle que medía 2,5 m de ancho, deberá seguir midiéndolo, por lo que el espacio destinado a espacio libre se reducirá proporcionalmente.*

PROPUESTA:

Debido a que la corrección es de una proporción muy baja, el 0.27% del ámbito, se propone:

Aprobar definitivamente la documentación fechada a 8 de noviembre de 2017 que se corresponde, como documentación refundida, con la documentación aprobada inicialmente el 20 de noviembre de 2015, excepto en la delimitación del ámbito, del que se excluye una porción de la parcela colindante, que se saca del ámbito.

No obstante, antes de la publicación del documento deberá presentarse la corrección de los 2,06 m que disminuye la superficie del ámbito, así como las superficies resultantes, conforme al presente informe.”

CONSIDERANDO que de acuerdo a los fundamentos expuestos en los mencionados informes, y de conformidad con lo dispuesto en el art. 33.2 b) de la LOUA,



procede la aprobación definitiva del expediente a reserva de la simple subsanación de la deficiencia explicitada en el informe técnico del Departamento de 16 de febrero de 2018, **supeditando el registro y publicación del instrumento de planeamiento al cumplimiento de la misma.**

CONSIDERANDO asimismo 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 constancias obrantes en el expediente, 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 2011.

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 Ordenación del Territorio, Vivienda, Accesibilidad, Movilidad y Seguridad, en función de las competencias que tiene asignadas, eleve propuesta al Excmo. Ayuntamiento-Pleno, para la adopción de los siguientes

ACUERDOS:

PRIMERO.- *Estimar la alegación presentada por Isabel María Tapia Ruiz, en virtud de los motivos expuestos en los informes técnicos del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de 10 de octubre de 2017 y de 16 de febrero de 2018, así como en el presente informe propuesta.*

SEGUNDO.- *Aprobar definitivamente el Estudio de Detalle en Calle Don Cristián, correspondiente a la zona de suelo urbano consolidado denominada en el PGOU-11 “Prolongación”, “ED-P.1”, promovido por la familia Conejo Sarabia, de acuerdo con documentación técnica fechada 8 de noviembre de 2017 y de conformidad con el informe técnico del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de 16 de febrero de 2018, así como a lo dispuesto en los arts. 31 al 41 de la LOUA.*

TERCERO.- *Condicionar el registro y publicación del presente acuerdo a la corrección de los 2,06 m que disminuye la superficie del ámbito, así como las superficies resultantes, conforme lo recogido en el informe técnico del Departamento de 16 de febrero de 2018 y lo dispuesto en el art. 33.2 b) LOUA.*



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

QUINTO.- Remitir a la Delegación Territorial de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio dos ejemplares del resumen ejecutivo, junto con certificado del acuerdo de aprobación definitiva y certificación en la que conste, por una parte, la inscripción y depósito en el Registro Municipal; y por otra parte, que en el presente procedimiento no ha sido preceptiva la emisión de informe por parte de Consejería o Entidad Instrumental alguna de la Junta de Andalucía; todo ello a fin de que por la Administración Autonómica se proceda al 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.

SEXTO.- Una vez efectuado el depósito, con emisión de la correspondiente Certificación registral en los términos recogidos en los artículos 20 y 22 del Decreto 2/2004 de 7 de enero, y cumplimentado el apartado anterior, **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 al depósito y remisión, respectivamente, en el citado Registro.

SÉPTIMO.- Advertir al interesado que el anuncio para 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 95 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, 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 dictarse declarando la caducidad y el archivo de las actuaciones.

OCTAVO.- Significar, asimismo, que aquellos aspectos contenidos en el Estudio de Detalle que trasciendan de su finalidad propiamente dicha, no son vinculantes ni objeto de esta aprobación, y deberán ser comprobados por el Departamento de Licencias y Protección Urbanística de esta Gerencia en el correspondiente procedimiento cuando se solicite licencia de obras para edificar en la parcela propiedad de los promotores del presente Estudio de Detalle, sita en el nº 39 de C/ D. Cristián, en el cual se deberá verificar, entre otros extremos, el tratamiento de la medianera de dicho edificio hasta



tanto se edifiquen las parcelas colindantes conforme al documento que definitivamente se apruebe.

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

- *A los promotores del expediente.*
- *A María Isabel Tapia Ruiz y demás titulares del ámbito del Estudio de Detalle y colindantes.*
- *Al Departamento de Licencias y Protección Urbanística de esta Gerencia.*
- *Al Departamento de Arquitectura e Infraestructuras de esta Gerencia en relación al Proyecto ordinario de Obras de Urbanización que habrá de redactarse y ser objeto de aprobación para su ejecución por el Ayuntamiento.*
- *A la Junta Municipal del Distrito Centro nº 1.*

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

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

La Comisión, con la abstención del Concejal no Adscrito, del Grupo Municipal Málaga para la Gente y del Grupo Municipal Málaga Ahora, y con el voto a favor del Grupo Municipal Ciudadanos, del Grupo Municipal Socialista y del Grupo Municipal Popular, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerde prestar su aprobación a la propuesta contenida en la misma.

Punto nº 4.- La Comisión del Pleno de Ordenación del Territorio, Vivienda, Movilidad, Accesibilidad y Seguridad, conoció informe-propuesta del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de la GMU, de fecha 6 de marzo de 2018, cuya parte expositiva y motivadora es como sigue:

“Expediente: PL 9/2018 (Derivado de PP 1511/15 y PP 45/2013) Cumplimiento de Sentencia nº 2053-2016_RCA nº 613-2015.

Interesado: De oficio

Procedimiento judicial: Pieza. Incidente en fase de ejecución nº 613.5/2015 Sección: PL

Situación instalación objeto del Plan Especial impugnado: C/ Licurgo, nº 2, esquina con C/ Hermanos Lumiere.

Referencia catastral: 9318501UF6691N0001FF.

Junta de Distrito nº 7 Carretera de Cádiz.

Interesado: De oficio.

Parte actora: Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de carburantes y combustibles (Agavecar).

Parte demandada: Excmo. Ayuntamiento de Málaga



Parte codemandada: PETROPRIX ENERGÍA, S.L., promotora del Plan Especial impugnado.

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

En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 172, 173 y 175 del RD 2568/1986, de 28 de noviembre, aprobatorio del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales, y con respecto al asunto de referencia, se emite el siguiente informe jurídico municipal con propuesta de resolución:

RESULTANDO que, con fecha 31-10-2016, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en Málaga (en adelante TSJA) dictó **Sentencia nº 2053-2016** en los autos de recurso contencioso-administrativo ordinario nº 613-2015 (en adelante RCA 613-2015), interpuesto por la representación procesal de la *Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de carburantes y combustibles*, en adelante *Agavecar*, **contra el acuerdo municipal** adoptado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno de fecha 31-3-2015 **que aprobaba definitivamente el Plan Especial** promovido por *D. Manuel Santiago Bermúdez e/r PETROPRIX ENERGÍA, S.L.*, para la *“implantación de una unidad de suministro de carburantes para vehículos en C/ Licurgo, nº 2, esquina con C/ Hermanos Lumiere, en una parcela de suelo urbano consolidado de 1.541 m2, calificado como Productivo 4 (IND-3) en el ámbito de planeamiento aprobado PA-G.8 (83) del PGOU-2011 (correspondiente al sector del Plan Parcial de Ordenación SUP-I.1 “Santa Bárbara”)”*.

El **Fallo** de dicha Sentencia es del siguiente tenor literal:

“

FALLAMOS

*Estimar en parte e! recurso contencioso administrativo interpuesto por el Procurador de los Tribunales D. José Domingo Corpas, en nombre y representación de ASOCIACIÓN ANDALUZA DE VENDEDORES AL POR MENOR DE CARBURANTES Y COMBUSTIBLES (AGAVECAR) frente a la resolución del Pleno del Ayuntamiento de Málaga de fecha 31 de marzo de 2015, que se **anula parcialmente en la determinación que autoriza la incorporación de más de dos aparatos surtidores, sin expresa condena en costas a cargo de ninguna de las partes...**”*

RESULTANDO que, entre los **antecedentes de hecho** que, en relación al asunto objeto del presente informe, han de **destacarse** del presente expediente, se señalan los siguientes:

I.- La parte actora en el proceso, *Agavecar*, se personó durante el trámite de información pública a que fue sometido, tras su aprobación inicial, el Plan Especial objeto del transcrito Fallo, presentando con fecha 20-6-2004, **escrito de alegaciones** dentro del plazo conferido en dicho trámite (folios 168 a 172 del expte.).



El **contenido esencial** del citado escrito de alegaciones, en el que *Agavecar* manifestaba su disconformidad a la aprobación del citado Plan Especial, versaba sobre los **motivos** reseñados en el antecedente de hecho II del informe jurídico municipal emitido el 31-7-2014 para la resolución de las mismas y de otras alegaciones de idéntico contenido que *Agavecar* formuló oponiéndose a la aprobación de otro Plan Especial tramitado con el mismo objeto que el presente bajo el expte. PP 30/2013, a instancias, asimismo, de la parte codemandada, *Petroprix Energía, S.L.*, que fue, también, objeto de impugnación en vía contencioso-administrativa por *Agavecar* (RCA 612/2015, en el con fecha 21-9-2017 recayó Sentencia parcialmente estimatoria en el mismo sentido que la que se acata en el presente procedimiento).

A.- Los motivos en los que *Agavecar* fundamenta sus alegaciones son:

- **No consta en el procedimiento convenio urbanístico de reversión de plusvalías** que este Ayuntamiento suscribió con anterioridad con otros promotores para aprobar la implantación de estaciones de servicio.

- Ello podría obedecer a confusión de este Ayuntamiento en la **interpretación de las reformas operadas por la Ley estatal 11/2013, de 26 de julio, en la legislación sectorial de hidrocarburos**, en particular en el *art. 3 del RD-Ley 6/2000, de 23 de junio; art. 43 de la Ley del Sector de Hidrocarburos y Disposición Transitoria cuarta del RD-Ley 4/2013, de 24 de febrero*, que **declaran compatibles** las actividades comerciales individuales o agrupadas, centros comerciales, parques comerciales, establecimientos de inspección técnica de vehículos y *zonas o polígonos industriales con la actividad económica de las instalaciones de suministro de combustible al por menor*, como equipamiento de dichas zonas y establecimientos, en funcionamiento o de nueva implantación, *así como con los usos que sean aptos para la instalación de actividades con niveles similares de peligrosidad, residuos o impacto ambiental sin precisar, expresamente, la cualificación de apto para estación de servicio*.

- Que **la citada Ley 11/2013**, que “...tiene por objeto inmediato la determinación de un uso al que ha de destinarse el suelo, lo que constituye uno de los aspectos esenciales de la competencia autonómica en materia de urbanismo...”, y que “...asimila los usos del suelo de numerosas actividades comerciales al de las referidas instalaciones de suministro de combustible al por menor, **no debería aplicarse al ser inconstitucional, ya que modifica el régimen del suelo donde se ubican los establecimientos comerciales, parques comerciales, etc...**”, citando en apoyo de dicha afirmación la doctrina constitucional recaída sobre la competencia normativa en materia urbanística, y trayendo a colación la Sentencia del Tribunal Constitucional nº 170/2012, de 4 de octubre, que se hace eco de dicha doctrina al enjuiciar la constitucionalidad del mencionado RD-Ley estatal 6/2000.

- Que **la instalación proyectada disponía de tres surtidores**, siendo **dos surtidores el máximo** para su clasificación como unidad de suministro y no como estación de servicio.



- Por último, Agavecar alegaba la vulneración de la **normativa sectorial** en materia de:

1) Normativa estatal sobre Seguridad y Salud en los lugares de trabajo (RD 486/1997, de 14 de abril), al no contemplar el citado Plan Especial una edificación con servicios para vestuario, lavabo y sanitarios, etc. para el personal de la instalación una vez en funcionamiento.

2) Normativa autonómica andaluza sobre Consumo contenida en el *Decreto de la Consejería de Gobernación de la Junta de Andalucía nº 537/2004, de 23 de noviembre, sobre derechos de los consumidores y usuarios en las actividades de distribución al por menor y suministro a vehículos de combustibles y carburantes en instalaciones de venta directa al público y las obligaciones de sus titulares*, adjuntando comunicación de la Secretaría General de Consumo de la Junta de Andalucía de fecha 26-2-2014 en contestación a consulta de Agavecar al respecto, en la cual la citada Secretaría de Consumo confirma la vigencia, en Andalucía, del referido *Decreto nº 537/2004* tras la entrada en vigor de la citada *Ley 11/2013* a que se refería Agavecar en su escrito de alegaciones, el cual prevé en su *art. 7.7* que “*Si se estableciera el sistema de autoservicio en el horario diurno, deberá haber en el establecimiento, al menos, una persona para atender la solicitud de suministro de combustible que pudiera formular algún cliente cuyas circunstancias personales le impidan o dificulten su realización*”.

B.- El mencionado informe jurídico municipal de fecha 31-7-2014, que complementaba el **dictamen jurídico municipal** de fecha 5-6-2013, sobre la *incidencia de las referidas reformas legislativas sectoriales en el régimen municipal de las instalaciones de suministro de carburantes para vehículos*, proponía la **desestimación** de dichas alegaciones, en esencia, por:

- El **Tribunal Constitucional** declara en la Sentencia nº 170/2012 alegada la **validez de los preceptos del RD-Ley 6/2000 que posibilitan las instalaciones de suministro en los emplazamientos y zonas anteriormente señalados**, siendo, en realidad, el *RD-Ley 4/2013, de 22 de febrero*, y no la alegada *Ley 11/2013*, la disposición estatal que declara **compatibles**, en dichas ubicaciones, la actividad de las instalaciones de suministro de carburantes, en función de los mismos títulos competenciales estatales de carácter exclusivo, *en materia de economía y régimen energético (art. 149.1.13 y 25 de la Constitución)*, que llevaron al Tribunal Constitucional a declarar que “*...la exclusividad competencial de las Comunidades Autónomas en materia de urbanismo no autoriza a desconocer las que, con el mismo carácter, vienen reservadas al Estado por virtud del artículo 149.1 CE. Procede afirmar que la competencia autonómica en materia de urbanismo ha de coexistir con aquellas que el Estado ostenta con carácter exclusivo en virtud del artículo 149.1 CE, cuyo ejercicio, en la medida en que afecte puntualmente a la materia urbanística, puede condicionar lícitamente las competencias de las Comunidades Autónomas sobre el mencionado sector material...*”.



Por otro lado, en los citados informes jurídicos municipales se señalaba que **ni el RD-Ley 4/2013, de 22 de febrero, ni la Ley 11/2013, de 26 de julio citadas**, han sido declaradas **inconstitucionales** por el Tribunal Constitucional.

- Que **poniendo en conexión el artº 6.3.4 del vigente PGOU-11, sobre “Instalaciones de suministro de carburantes para automóviles”, con los citados arts. 3 del RD-Ley 6/2000 y 43 de la Ley del Sector de Hidrocarburos**, cabría concluir:

- La necesidad de tramitar, en todo caso, el **Plan Especial previsto** en el referido art. **6.3.4 del vigente PGOU-11** para aprobar la implantación de dichas instalaciones, con **objeto de resolver y establecer las condiciones de accesibilidad y los parámetros reguladores** con sujeción a los cuales habrán de otorgarse, a posteriori, las preceptivas licencias urbanísticas precisas para su ejecución, dado que el PGOU-11 ha optado por no establecer una regulación general de dichas condiciones y parámetros que posibilite la concesión directa de dichas licencias sin la previa aprobación del citado Plan Especial.
- Que la **compatibilidad establecida en los citados preceptos estatales para implantar dichas instalaciones en los emplazamientos y zonas que los mismos señalan, determina, por vía legal, la admisibilidad del uso propio de dichas instalaciones en las referidas ubicaciones**, en las que la conveniencia y oportunidad de su implantación *no puede quedar fijada, discrecionalmente, por el municipio por la vía del convenio urbanístico de reversión de plusvalías que se tramitaba con anterioridad a la entrada en vigor de los citados preceptos estatales*, y en consecuencia no sería preciso que el **Plan Especial** requerido en el *art. 6.3.4 del vigente PGOU-11* llevase a cabo la acción urbanística, generadora de plusvalías, de calificación del suelo para dicha actividad, *limitándose, en dichos supuestos, a resolver y establecer las condiciones de accesibilidad y los parámetros reguladores* anteriormente referidos, cuya autorización, a través de la preceptiva licencia de obras, por su carácter reglado, no podrá ser denegada por la mera ausencia de suelo cualificado específicamente para ello, según disponen dichos preceptos estatales, no resultando procedente, en tales supuestos, acudir a la vía del convenio de reversión de plusvalías con los titulares de dicho suelos para autorizar su implantación.

- Que, *tras la reforma del art. 43 de la Ley del Sector de Hidrocarburos por el RD-Ley 4/2013*, **se prohíbe, expresamente, a los instrumentos de planificación territorial o urbanística la regulación de los aspectos estrictamente técnicos de las instalaciones**, diferenciando dicho artículo los **distintos actos de control preceptivos** aplicables a las mismas, **que competen a diferentes órganos y Administraciones Públicas** en función de las competencias atribuidas a cada una por la legislación aplicable **conforme a sus respectivos sectores de actividad**, que también fueron objeto de análisis en el informe jurídico municipal de 31-7-2014, que



señalaba que, **hasta tanto la Comunidad Autónoma establezca el procedimiento y órgano únicos, local o autonómico, previsto en dicho artículo**, para autorizar la implantación de las citadas instalaciones de suministro de carburantes en los emplazamientos señalados en base a un único proyecto, coexisten:

- El ámbito de **control urbanístico municipal**, que se ejercita, por un lado, a través del **Plan Especial** previsto en el *art. 6.3.4 del PGOU-11* para la comprobación de la idoneidad de las condiciones y parámetros urbanísticos propuestos para la implantación de las instalaciones pretendidas en relación a la zona en que se pretendan ubicar, y, por otro, a través del control preventivo de disciplina urbanística que se ejercita a través de la preceptiva **licencia de obras**, para cuya obtención, los proyectos técnicos exigibles deberán justificar el cumplimiento de las condiciones urbanísticas, constructivas y de seguridad aplicables a la ejecución de las obras, instalaciones y edificaciones.
 - El ámbito de **control técnico y de seguridad industrial autonómico** respecto al cumplimiento de las condiciones previstas en la (entonces vigente) *“Instrucción Técnica Complementaria MI-IP 04, “Instalaciones fijas para distribución al por menor de carburantes y combustibles petrolíferos en instalaciones de venta al público”* (derogada por el *RD 706/2017, de 7 de julio, BOE nº 183, de 2 de agosto, por el que se aprueba la vigente ITC MI-IP 04 “Instalaciones para suministro a vehículos”* y se regulan determinados aspectos de la reglamentación de instalaciones petrolíferas), y demás prescripciones de aplicación, en su caso, en materia de industria, seguridad y energía, mediante el **proyecto, memoria, certificado técnicos y comunicación con declaración responsable de puesta en funcionamiento** ante la Delegación Territorial de la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, y sin perjuicio, además, del **control de los órganos autonómicos competentes** sobre el ejercicio de la actividad en materia de *metrología, metrotecnia y protección de consumidores y usuarios* una vez en funcionamiento las instalaciones.
- Que el **control del cumplimiento de las obligaciones correspondientes a la materia de prevención laboral** es competencia de la *Inspección de Trabajo y Seguridad Social del Ministerio de Empleo y Seguridad Social*.
- **Que a la Inspección autonómica en materia de Consumo** se atribuye la competencia para exigir la observancia del cumplimiento de cualquier obligación del titular de la instalación de autoservicio establecida en el *Decreto autonómico nº 537/2004*, sobre **derechos de los consumidores y usuarios** respecto a las instalaciones de suministro mencionadas, cuyo incumplimiento sólo puede ser sancionado por los órganos y unidades autonómicas competentes en la materia.

II.- Con fecha 16-1-2015 la **II^{ta} Junta de Gobierno Local** adoptó acuerdo que aprobaba el citado informe jurídico municipal de fecha 31-7-2014, desestimando, en su



virtud, las alegaciones formuladas por *Agavecar*, y **aprobando provisionalmente el Plan Especial impugnado**, el cual, una vez finalizada la tramitación preceptiva, y verificado su contenido necesario y adecuado a su objeto, recibió **aprobación definitiva** en virtud del acuerdo del **Pleno del Excmo. Ayuntamiento** de fecha 31-3-2015, que fue notificado a *Agavecar* el 17-4-2015.

III.- En función de las previsiones contenidas en los arts. 40 y 41 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, (en adelante **LOUA**), en los arts. 3, 7, 8, 14, 20 y 22 del Decreto 2/2004, de 7 de enero, por el que se regulan los registros administrativos de instrumentos de planeamiento, de convenios urbanísticos y de los bienes y espacios catalogados, y se crea el Registro Autonómico, y en el art. 13.3.e) del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el Ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, se practicaron las siguientes actuaciones:

A.-) El acuerdo de aprobación definitiva del citado instrumento de planeamiento urbanístico fue objeto de **inscripción** en el Registro Municipal de Instrumentos Urbanísticos el 14 de abril de 2015 en el tomo V, folio 244, inscripción 4ª/2015 del capítulo *Planes Especiales de la Subsección: Planeamiento de desarrollo, Sección de Instrumentos de Planeamiento de la Unidad Registral de Instrumentos de Planeamiento y de Bienes y Espacios catalogados del referido Registro*, **depositándose el documento técnico del citado instrumento** en el archivo de documentación ubicado en las dependencias del Servicio Jurídico-Administrativo del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de esta Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructura.

B.-) El acuerdo de aprobación definitiva y el documento técnico anteriormente señalados, fueron, asimismo, objeto de **inscripción y depósito**, respectivamente, en el Registro Autonómico Instrumentos Urbanísticos por Resolución-Certificación Registral del Titular de la Delegación Territorial de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía de fecha 21 de mayo de 2015, al haber sido preceptiva la emisión del informe previo preceptivo, no vinculante, del órgano competente en materia de Urbanismo de la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía al que se refieren los arts. 31.2.C) y 32.1.2ª y 3ª de la LOUA, el art. 7.2 del Decreto 2/2004 y el art. 13.3.e) del Decreto 36/2014 anteriormente señalados, informe que fue emitido en el procedimiento el 22 de mayo de 2014 con carácter favorable por el Titular de la citada Delegación Territorial -entonces de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente-, asignándose al citado instrumento de planeamiento nº de Registro 6.505, en la Sección Instrumentos de Planeamiento del Libro Registro de Málaga de la Unidad Registral de Málaga del referido Registro Autonómico de Instrumentos Urbanísticos.

C.-) Tales inscripciones y depósitos habilitaban la **publicación** del acuerdo de aprobación definitiva y las ordenanzas del citado Plan Especial conforme a lo previsto en el 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del



Régimen Local (en adelante **LrBRL**) al que remite el artículo 41.1, inciso final y artículo 40.3 ambos de la LOUA, teniendo lugar dicha publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Málaga (en adelante **BOPMA**) nº 126, de fecha 2 de julio de 2015, con la correspondiente indicación de haberse procedido previamente a las inscripciones registrales y depósitos municipal y autonómico anteriormente señalados, **entrando en vigor transcurrido el plazo de 15 días** previsto en el art. 65.2 de la *LrBRL*.

IV.-Interpuesto recurso contencioso-administrativo por *AGAVECAR* contra el citado acuerdo municipal de aprobación definitiva del Plan Especial de fecha 31-3-2015, y **solicitada la suspensión cautelar de la eficacia de dicho acuerdo** por los motivos aducidos en el escrito de demanda presentado por *AGAVECAR*, se emitió, al respecto, **informe jurídico** por esta Gerencia con fecha 8-2-2016, en el que, tras analizar dichos motivos, se estimaba que no concurrían causas para proceder a la petición de suspensión cautelar solicitada, que, finalmente, fue **desestimada** por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJA en su **auto** nº 32/16, de fecha 15-2-2016.

V.- Con fecha 31 de octubre de 2016 la **Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJA** en Málaga dicta la **Sentencia** nº 2053/2016, que estimaba en parte el recurso interpuesto, cuyo fallo, anteriormente transcrito, anulaba la determinación del Plan Especial impugnado que autorizaba la incorporación de más de dos aparatos surtidores.

VI.- Interpuesto por *Agavecar* **recurso de casación** nº 433/2017 **contra la citada Sentencia**, la Sección Primera Sala de lo Contencioso-Administrativo del **Tribunal Supremo** dicta, con fecha 28-4-2017, **auto** en el que se acuerda **inadmitir** dicho recurso de casación con imposición de las costas procesales a *Agavecar*, por apreciar inexistencia de interés casacional.

VII.- El 7-11-2017 tiene entrada en el Registro General del Excmo. Ayuntamiento **comunicación** de la **Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJA** de fecha 26-10-2017, que tuvo entrada en esta Gerencia el 8-11- 2017, mediante la que se remitía testimonio de su **Sentencia** nº 2053/2016, que había alcanzado el carácter de **firme** y es **objeto de cumplimiento en el presente procedimiento**.

VIII.- Con fecha 30 de enero de 2018 tiene entrada en esta Gerencia **comunicación de la Asesoría Jurídica del Excmo. Ayuntamiento** remitiendo **Providencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJA** de fecha 19-1-2018 acompañada de testimonio de dicha Sentencia y del citado Auto del Tribunal Supremo, así como de escrito en el que *Agavecar* solicitaba la ejecución forzosa de la Sentencia, requiriéndose de este Ayuntamiento informe sobre las actuaciones practicadas en orden al cumplimiento del Fallo de dicha Sentencia y órgano encargado de la ejecución.

IX.- Por último, con fecha 26-2-2018 se remitió a la Asesoría Jurídica del Excmo. Ayuntamiento **oficio** de la misma fecha para cumplimentar la **información requerida** en la citada Providencia de la **Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJA** en orden al cumplimiento del Fallo su Sentencia.



RESULTANDO asimismo, que, consultado el Departamento de Licencias y Protección Urbanística de esta Gerencia sobre la eventual tramitación por el mismo de **actos de aplicación dictados en desarrollo del Plan Especial** cuya determinación anulaba el Fallo transcrito, se ha constatado que en dicho Departamento obran, al respecto, los siguientes **antecedentes**:

- **Expediente OM 154/2013**, incoado para tramitar la solicitud de **licencia de obras** presentada por la promotora del citado Plan Especial el 23 de diciembre de 2013, para la construcción de la instalación de suministro de carburantes objeto del ámbito de dicho Plan Especial, siendo **concedida** dicha licencia por Resolución del Sr. Coordinador General de Urbanismo y Vivienda de esta Gerencia de fecha 11 de agosto de 2015, y expedida el 14 de agosto de 2015 con el nº 115.

- **Expediente LPO 107/2015**, sobre solicitud de **licencia de utilización** de la citada instalación, solicitada el 10 de noviembre de 2015 tras finalizar las obras e instalaciones, según **certificado de dirección técnica** presentado el 24 de noviembre de 2015, fechado el 7 de octubre de 2015 y visado el 15 de octubre de 2015.

Con fechas 28 de octubre de 2016 se emitieron informes técnicos de fechas 23 de diciembre de 2015 y 10 de marzo de 2016, favorables a la concesión de la licencia de utilización interesada, que fue **otorgada** mediante Resolución, también, del Sr. Coordinador General de fecha 4 de abril de 2016, y expedida el 6 de junio de 2016.

- Consta, asimismo, **comparecencia** de fecha 15-9-2015 de *D. Ignacio Fernández Martínez e/r de Agavecar* en el citado Departamento de Licencias y Protección Urbanística, en el que se le dio **vista**, entre otros, del referido expediente de licencia de obras **OM 154/2013**.

CONSIDERANDO que en el Fundamento de Derecho Primero de la Sentencia que se acata, la Sala señala:

“PRIMERO.- Se impugna en el presente recurso la resolución plenaria del Ayuntamiento de Málaga de 31 de marzo de 2015, de aprobación definitiva del Plan Especial para la instalación de una unidad de suministro de carburantes para vehículos en la C/Licurgo nº 2, esquina con C/ Hermanos Lumiere.

La Sala ha tenido ocasión de pronunciarse en el recurso nº 475/2015 sobre la impugnación que la parte hoy recurrente hizo de la resolución del Pleno del Ayuntamiento de Málaga de fecha 27 de noviembre de 2014 por la que aprobó definitivamente el Plan Especial para la instalación de una unidad de suministro de carburantes en la C/ Saint Exupery (PP 84/01).

Los argumentos contenidos en esa sentencia, por su identidad con el supuesto enjuiciado, se reproducen a continuación...”

Los referidos argumentos que la Sentencia que se acata reproduce en su Fundamento de Derecho Primero, contenidos en su anterior Sentencia recaída en el RCA nº 475/2015, se centran, en esencia, en los **motivos** reseñados en el apartado A.- del antecedente de



hecho I del presente informe, abordados en los informes jurídicos municipales de fechas 31-7-2014 y 8-2-2016 anteriormente señalados, que se dan por reproducidos.

CONSIDERANDO, asimismo, que las causas de inadmisión del Recurso de Casación interpuesto por *Agavecar* contra la Sentencia que se acata son:

- *La disposición anulada carece, con toda evidencia, de trascendencia suficiente, contraído el pronunciamiento anulatorio al concreto pormenor que se reseña en el fallo de la sentencia recurrida "FALLAMOS: ...que se anula parcialmente en la determinación que autoriza la incorporación de más de dos aparatos surtidores, sin expresa condena en costas a cargo de ninguna de las partes", no pudiendo acogerse el motivo del art. 88.3 c) LJCA.*

- *Consideración primaria sobre cualquier otra es que la parte recurrente en casación sólo puede combatir la parte del pronunciamiento de la Sala que le resultó adverso, en que sus pretensiones resultaron desestimadas, no pudiendo invocar la presunción de interés casacional objetivo del art. 88.3 c) LJCA, como ha acontecido en el supuesto de autos, cuando la controversia suscitada en casación se sitúa en la parte de dicha disposición que no es declarada nula.*

- *Tampoco se aprecia interés casacional objetivo del supuesto del art. 88.2 c) LJCA, pues la estimación parcial del recurso carece del efecto multiplicador en otros casos que exige el precepto, que, además, ha de ser particularmente intenso -gran número de situaciones-, y porque además por parte del recurrente no se llega a justificar con especial referencia al caso las razones por las que se aprecia la existencia de interés casacional objetivo, cuya apreciación de este supuesto exigiría una mínima justificación de la repercusión de la resolución en otros casos, lo que la parte no verifica más allá de sus afirmaciones sobre la fundamentación jurídica de la sentencia recurrida y su posible afectación a aquellos instrumentos de planeamiento por el que se acuerde la implantación de una industria para el suministro de carburantes y combustibles, transformando el uso anterior que tenía la parcela o terreno para la explotación de dicha industria. Y ello por cuanto, de entenderse de otra forma, cualquier litigio que se refiere a aplicación de normas plantea cuestiones susceptibles de ser replanteadas en ulteriores procedimientos, lo que no parece estar en el espíritu del legislador al configurar el interés casacional objetivo.*

CONSIDERANDO, en otro orden de cosas, que la asimilación que la doctrina jurisprudencial ha llevado a cabo sobre la naturaleza de los instrumentos de ordenación urbanística como disposiciones generales determina que, respecto a los efectos jurídicos que el Fallo de la Sentencia que se ejecuta comporta sobre la determinación anulada del Plan Especial impugnado, ha de estarse, en principio, a lo dispuesto en el **art. 72.2 de la LrJCA**:

Artículo 72. Consecuencias de la desestimación, inadmisibilidad y anulación

“(…)

2. *La anulación de una disposición o acto producirá efectos para todas las personas afectadas. Las sentencias firmes que anulen una disposición general tendrán efectos generales desde el día en que sea publicado su fallo y preceptos anulados en el mismo periódico oficial en que lo hubiera sido la disposición anulada. También se publicarán las sentencias firmes que anulen un acto administrativo que afecte a una pluralidad indeterminada de personas.”.*

CONSIDERANDO que, a tenor de lo previsto en el 70.2 de la *LrBRL*, al que remite el art. 41.1, inciso final y el art. 40.3, ambos de la *LOUA*, el **periódico oficial** al que se refiere el citado **art.72.2 de la LrJCA** es el **Boletín Oficial de la Provincia**, en el que, con fecha 2 de julio de 2015 (BOPMA nº 126) fue publicado el **Plan Especial impugnado** para su entrada en vigor, siendo, por tanto, en dicho diario oficial en el que habrá de



publicarse el **Fallo** contenido en la Sentencia que se ejecuta, dictada el 31 de octubre de 2016 y **declarada firme el 26 de octubre de 2017**, para la producción de los indicados efectos generales desde el día en que se lleve a cabo dicha publicación.

CONSIDERANDO que, sin perjuicio de lo anterior, es preciso determinar el eventual **alcance del Fallo** recaído sobre los actos administrativos dictados en aplicación de la concreta determinación técnica anulada del Plan Especial respecto al número de surtidores de la instalación: la **licencia de obras concedida** por Resolución de fecha 11 de agosto de 2015, que amparaba la construcción de la instalación de suministro de carburantes objeto del citado Plan Especial, que, una vez finalizada, obtuvo **licencia de utilización** por Resolución de fecha 4 de abril de 2016.

CONSIDERANDO que, para determinar la incidencia de tal efecto anulatorio sobre los citados actos administrativos, carentes de la naturaleza normativa reconocida al Plan Especial impugnado, ha de estarse, en primer lugar, a lo señalado en el art. 73 de la LrJCA, que dispone:

“Artículo 73. Declaración de nulidad

(...)

Las sentencias firmes que anulen un precepto de una disposición general no afectarán por sí mismas a la eficacia de las sentencias o actos administrativos firmes que lo hayan aplicado antes de que la anulación alcanzara efectos generales, salvo en el caso de que la anulación del precepto supusiera la exclusión o la reducción de las sanciones aún no ejecutadas completamente.”

CONSIDERANDO que, dado que las citadas **licencias urbanísticas** alcanzaron la condición de **actos administrativos firmes y consentidos**, al **no** constar que hayan sido **impugnadas**, en su momento, ni en la vía administrativa ni en la vía contencioso-administrativa (a través, en ésta, del recurso directo contra las mismas o del recurso indirecto contra el Plan impugnado con fundamento en no ser éste conforme a Derecho - art. 26 de la LrJCA-), así como que dichas licencias **aplicaron la determinación técnica anulada del citado Plan Especial antes, incluso, de la fecha de la propia Sentencia anulatoria y de su declaración de firmeza, careciendo, aún, de efectos generales** por no haber tenido lugar, aún, la publicación de su Fallo en el BOPMA, ello determinaría que, a tenor del citado art. 73 de la LrJCA, el Fallo anulatorio de la **Sentencia no debe afectar a la eficacia de las licencias que aplicaron la determinación anulada**, resultando coherente considerar que no deban proyectarse a dichas licencias las consecuencias jurídicas anulatorias de dicha determinación, subsistiendo dichos actos firmes con plena eficacia y vigencia no obstante la declaración de nulidad de la misma, debiendo conservarse el acto edificatorio patrimonializado al amparo de las mismas.

CONSIDERANDO que dicho criterio viene avalado por una reiterada **línea jurisprudencial** recaída sobre el citado art. 73 de la LrJCA, basada en el principio de conservación de actos firmes dictados en ejecución de una disposición general anulada, de la cual son ilustrativas las siguientes **Sentencias**, que parcialmente se transcriben:

1º.- Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de abril de 2008 (RC 27/2004):



“Ciertamente, esta Sala Tercera del Tribunal Supremo (...) ha declarado que **por razones de seguridad jurídica se atempera el principio de eficacia erga omnes de las sentencias anulatorias de las disposiciones de carácter general respecto de los actos administrativos que hubiesen adquirido firmeza con anterioridad a que la sentencia anulatoria de aquellas disposiciones alcanzase efectos generales** (Sentencia, entre otras, de fechas 26 de febrero de 1996, 28 de enero y 23 de noviembre de 1999, 24 y 26 de julio de 2001 y 14 de julio de 2004), y **concretamente se ha declarado que la anulación de los instrumentos de planeamiento deja a salvo las licencias firmes** (Sentencia de 8 de julio de 1992)...De tal secuencia temporal se deduce que, cuando la Sentencia anulatoria del Estudio de Detalle devino firme, ya había adquirido cinco años antes firmeza la licencia urbanística de obras, razón por la que, en ejecución de la sentencia anulatoria del Estudio de Detalle, **no cabe, conforme a los preceptos y jurisprudencia citados anteriormente, privar de eficacia a la licencia urbanística que amparaba la construcción de las viviendas y, por consiguiente, tampoco procede suspender las obras...dado que la conformidad o no a derecho de la licencia urbanística quedó imprejuzgada en sede jurisdiccional”.**

2º.- Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2008

El Tribunal Supremo desestima el recurso de casación interpuesto, remitiéndose a lo manifestado por la Sala de instancia, que rechazó la pretensión de la parte recurrente de que se ordenase al Ayuntamiento la demolición del edificio construido al amparo de un Estudio de Detalle anulado, por entender que la Sentencia anulatoria del mismo no se pronunciaba sobre la licencia de obras, sino que únicamente declaraba la nulidad de la disposición general, distinguiendo entre los efectos ejecutorios de impugnar y anular una licencia de edificación, “casos en los que, aunque la Sentencia no haya decretado la demolición de lo construido, su ejecución la conlleva”, y los de realizar la misma operación con una disposición de carácter general, en cuyo caso, en aplicación del art. 73 de la LrJCA, **la ejecución de la Sentencia “no conlleva por sí misma la anulación de los actos firmes derivados de él (...) la licencia es anterior a la Sentencia del Tribunal Supremo, no consta que haya sido impugnada, será, en consecuencia, firme, y entra de lleno en la reserva del art. 73 de la Ley Jurisdiccional.”.**

3º.- Sentencia del Tribunal Supremo de 17 de junio de 2009, (RC 5491/2007), a la que se refieren en particular, en el campo del Urbanismo, las Sentencias señaladas en el apartado 4º:

“En el supuesto de autos la sentencia de cuya ejecución se trata procedió a anular ---exclusivamente--- un Estudio de Detalle que había sido aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Vigo en fecha de 26 de octubre de 1995; y tal anulación el Tribunal de instancia la llevó a cabo mediante sentencia de 4 de octubre de 1999. Entre el acto administrativo y la decisión jurisdiccional se había aprobado, por parte del mismo Ayuntamiento, y en el ámbito del citado Estudio de Detalle el Proyecto de Urbanización (3 de junio de 1996) así como el Proyecto de Compensación (13 de diciembre de 1997), y, por otra parte, se había concedido licencia de obras (24 de junio de 1998) para la construcción de un edificio ... Pero, así como el Estudio de Detalle había sido impugnado por un particular ejercitando la acción pública, dicha impugnación no se produjo en relación con el Proyecto de Urbanización, ni con el Proyecto de Reparcelación, ni, en fin, en relación con la licencia de obras, de tal forma que, al pronunciarse la sentencia en fecha de 4 de junio de 1999, los acuerdos aprobatorios de tales actos ---y los actos mismos--- habían devenido firmes... resolver lo que corresponda dentro de los términos en que aparece planteado el debate, que se ciñe, en definitiva, a decidir si procede hacer extensiva la ejecución de la sentencia a la demolición del edificio construido...

A la vista de tal planteamiento y de conformidad con una reiterada línea jurisprudencial, de la que daremos cuenta, obvio es que la ejecución de la sentencia que nos ocupa no puede extenderse a la demolición del edificio por la misma afectado, al encontrarse el mismo construido al amparo de una licencia de obras firme y no impugnada.

Como síntesis de una prolongada línea jurisprudencial, en la STS de 4 de enero de 2008 hemos expuesto que “Ciertamente, esta Sala Tercera del Tribunal Supremo, interpretando antes lo establecido en los artículos 120 de la Ley de Procedimiento Administrativo de 1958 y 86.2 de la Ley de la Jurisdicción



Contencioso-Administrativa de 1956, y ahora lo dispuesto en los artículos 102 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y de Procedimiento Administrativo Común, y 73 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativo 29/1998, **ha declarado que por razones de seguridad jurídica se atempera el principio de eficacia erga omnes de las sentencias anulatorias de las disposiciones de carácter general respecto de los actos administrativos que hubiesen adquirido firmeza con anterioridad a que la sentencia anulatoria de aquellas disposiciones alcanzase efectos generales** (Sentencias, entre otras, de fechas 26 de febrero de 1996, 28 de enero y 23 de noviembre de 1999, 24 y 26 de julio de 2001 y 14 de julio de 2004, y **concretamente se ha declarado que la anulación de los instrumentos de planeamiento deja a salvo las licencias firmes** (Sentencia de fecha 8 de julio de 1992)).

(En este mismo sentido SSTs de 10 de diciembre de 1992, 30 de marzo de 1993, 26 de abril de 1996, 19 de mayo y 23 de diciembre de 1999, 31 de enero, 3 de febrero, 19 de junio y 30 de octubre 2000, 30 de septiembre de 2002, 22 de diciembre de 2003 ó 14 de noviembre de 2004 SIC).

Así, en esta última STS de 14 de noviembre de 2006 señalamos que "en el caso de disposiciones generales, el control judicial de las mismas (art. 1 LJCA), permite su impugnación directa e indirecta por los interesados (arts. 25 y 26 LJCA) ante los Tribunales y acceder con ello de manera inmediata a un pronunciamiento sobre su legalidad y el restablecimiento de la situación jurídica individualizada...**Los efectos de dicho control judicial son distintos según se trate de la impugnación directa o indirecta, pues en este caso la declaración de nulidad se proyecta sobre el acto de aplicación y en nada afecta a otros actos fundados en la misma norma que no hayan sido impugnados y, tratándose de la impugnación directa, si bien la declaración de nulidad de la disposición general tiene efectos erga omnes, ello no alcanza a los actos firmes y consentidos dictados a su amparo** (art. 102.4 Ley 30/92 y 73 LJCA), **de manera que el administrado afectado tiene el deber jurídico de soportar las consecuencias derivadas de tal actuación administrativa que no resulta revisable ni afectada por aquella apreciación de ilegalidad de la norma que le sirve de amparo**".

Por su parte en la de STS de 30 de septiembre de 2002 expusimos que "La cuestión planteada en el presente recurso de casación, ... ha sido ya resuelta en diversas ocasiones por esta Sala, de la que son ejemplo las sentencias de 10 de diciembre de 1992 y 30 de marzo de 1993, así como la de 30 de octubre de 2000, esta última dictada en recurso de casación para la unificación de doctrina, por lo que obligado resulta, en aplicación del principio de unidad de doctrina, mantener el mismo criterio. En dicha resolución se sostiene lo siguiente: «por una parte, el que según se desprende de la exégesis del artículo 86.2, de la Ley Jurisdiccional, mientras que las sentencias que en estimación de una pretensión de anulación anularen una disposición general producen efectos "erga omnes", quedando la misma sin efecto para todos, las que en estimación de una pretensión de plena jurisdicción anularen un acto por ser nula la disposición en que se fundaba, sólo los producen en cuanto a los que hubieren sido partes en el pleito respecto a esa pretensión, sin que supongan en modo alguno un reconocimiento de la situación jurídica de quienes no dedujeron la misma; y por otra parte, el que aunque en puridad de doctrina la declaración de nulidad en una disposición general, por ser de pleno derecho, produzca efectos "ex tunc" y no "ex nunc" es decir, que los mismos no se producen a partir de la declaración, sino que se retrotraen al momento mismo en que se dictó la disposición declarada nula, esta eficacia, por razones de seguridad jurídica y en garantía de las relaciones establecidas, se encuentra atemperada por el artículo 120 de la Ley de Procedimiento Administrativo, en el que con indudable aplicabilidad tanto a los supuestos de recurso administrativo como a los casos de recurso jurisdiccional se dispone la subsistencia de los actos firmes dictados en aplicación de la disposición general declarada nula, equiparando la anulación a la derogación, en que los efectos son "ex nunc" y no "ex tunc", si bien sólo respecto de los actos firmes permaneciendo en cuanto a los no firmes la posibilidad de impugnarlos en función del Ordenamiento jurídico aplicable una vez declarada nula la disposición general...".

4.- Las más recientes Sentencias del Tribunal Supremo núm. 6/2017, de 16 de diciembre de 2016, (RC 1944/2015) y núm. 645/2017, de 6 abril de 2017 (RC1497/2016), que, destacando la segunda de ellas lo declarado, al respecto, en la primera, y remitiéndose ambas a la Sentencia transcrita en el apartado 3º, declaran:



"En nuestra STS de 16 de diciembre de 2016 (RC 1944/2015) hemos insistido en nuestra doctrina respecto de tal cuestión:

"Hemos de concluir dejando constancia de nuestra doctrina sobre la pretendida nulidad de las licencias, derivadas de la previa nulidad del planeamiento del que derivan, contenida, entre otras en las SSTs de 22 de diciembre de 2003 (RC 4615/1999), 29 de junio de 2006 (RC 167/2003), 4 de julio de 2007 (296/2004), 17 de junio de 2009 (RC 5491/2007), 19 de octubre de 2011 (RC 6157/2008), 30 de enero y 26 de septiembre de 2014 (RRCC 3045/2011 y 4042/2013). Como más reciente, dejamos constancia de la STS de 12 de marzo de 2015 (RC 1881/2014)...

"También es un principio constitucional la seguridad jurídica (artículo 9.3 de la Constitución) y por ello la revisión de actos y sentencias firmes tiene un carácter excepcional y unos trámites específicos establecidos en la correspondiente normativa, sin que quepa aprovechar un incidente de ejecución de sentencia a tales efectos pues no es esa su finalidad. Por tanto, no ha lugar a la ejecución de la sentencia en los términos planteados por los recurrentes".

Doctrina que después vendrá a rubricar también el Auto de 8 de abril de 2014, al recordar la jurisprudencia de esta Sala recaída en torno al artículo 73 de nuestra Ley jurisdiccional...Una cita pertinente la de este precepto (de cuya aplicación, por otra parte, constituyen buena muestra las resoluciones que se citan en dicho Auto), porque el planteamiento del recurso que nos ocupa podría haber llegado a prosperar si se tratara de extender los efectos de la nulidad de un plan a otras disposiciones de carácter general, por virtud del principio de jerarquía normativa.

Pero no es el caso, y la eficacia expansiva de la nulidad ha de matizarse, en cambio, cuando se trata de actos de aplicación dictados en el desarrollo de una norma reglamentaria. En estos supuestos, en virtud del artículo 73 de nuestra Ley jurisdiccional, la declaración de nulidad de la norma reglamentaria comunica sus efectos a los actos dictados en su aplicación, a salvo, sin embargo, que dichos actos sean anteriores -esto es, se hayan dictado antes de que la anulación de la norma general produzca efectos generales -y hayan ganado firmeza-porque sus destinatarios no los recurrieron en tiempo y forma o, porque si lo hicieron, resultaron confirmados mediante sentencia firme-.

Sintetiza la doctrina que tenemos establecida al respecto nuestra Sentencia de 19 de octubre de 2011 (RC 6157/2998), en la misma línea, por otra parte, que otras resoluciones precedentes (Sentencias de 29 de junio de 2006 RC 167/2003 y 4 de julio de 2007 RC 296/2004). Tampoco se aleja un ápice de la indicada doctrina nuestra anterior Sentencia de 17 de junio de 2009 (RC 5491/2007), recaída ya en el campo del urbanismo...".

CONSIDERANDO que, en aplicación de los arts. 72.2, 103.2 y 104.1 de la LrJCA, de la doctrina jurisprudencial recaída sobre el art 73 de la LrJCA, y a la vista de lo previsto en los arts. 15 a), 16.1, 19.2 y 3, y apartado f) del Anexo II del Decreto 2/2004, de 7 de enero, por el que se regulan los registros administrativos de instrumentos de planeamiento, de convenios urbanísticos y de los bienes y espacios catalogados, **el cumplimiento de la declaración contenida en el Fallo de la Sentencia** que se acata en los términos consignados en la misma, **exige:**

- **Practicar anotación accesorio** en los Registros de instrumentos de planeamiento Municipal y Autonómico en los que se inscribió el acuerdo de aprobación definitiva del Plan Especial objeto del Fallo recaído y se depositó el documento técnico de dicho instrumento urbanístico, haciendo constar que con fecha 31-10-2016 ha recaído sobre dicho Plan Especial la **Sentencia firme nº 2053/2016, cuyo Fallo anula la determinación de dicho Plan Especial que autorizaba la incorporación de más de dos aparatos surtidores**, a cuyos efectos deberá remitirse a la Administración Autonómica certificación



del acuerdo municipal que se adopte junto con el testimonio de dicha Sentencia y de su declaración de firmeza.

- **Dar cuenta**, igualmente, del acuerdo que se adopte y de testimonio de dicha Sentencia y de su firmeza **al Servicio Jurídico de Licencias de Obras** del Departamento de Licencias y Protección Urbanística de esta Gerencia, a fin de poner en su conocimiento que la declaración de nulidad de la determinación anulada del citado Plan Especial no comunica sus efectos a las licencias de obras y de utilización de la instalación de suministro concedidas en aplicación del mismo.

- Ordenar la **publicación del Fallo** de dicha Sentencia en el **Boletín Oficial de la Provincia** a fin de que la declaración de nulidad de la determinación Plan Especial contenida en el mismo tenga efectos generales, y, una vez tenga lugar la misma, **remitir certificación comprensiva de los datos de dicha publicación** a la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJA en Málaga para su constancia en el *Procedimiento: Pieza. Incidente en fase de ejecución nº 613.5/2015 Sección: PL*, y a la Unidad Registral de Málaga del Registro Autonómico de Instrumentos Urbanísticos para constancia en el mismo de los datos de dicha publicación, que también deberán hacerse constar en el Registro Municipal de Instrumentos Urbanísticos.

CONSIDERANDO que, por analogía con lo dispuesto en el *art. 123 apartado nº 1.i) de la Ley 7/1985, de Bases de Régimen Local*, que atribuye al **Pleno del Excmo. Ayuntamiento** la competencia para la aprobación que ponga fin a la tramitación municipal de los planes, dicho órgano, que **aprobó definitivamente el Plan Especial cuya determinación fue anulada por la citada Sentencia**, debe quedar enterado del contenido de su Fallo para **llevarla a puro y debido efecto** y practicar lo que exige el cumplimiento de las declaraciones contenidas en el mismo”.

A la vista de cuanto antecede, **la Comisión, tras proponer al Excmo. Ayuntamiento Pleno que quede enterado de la sentencia de referencia**, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, **elevó propuesta al Pleno del Ayuntamiento a fin de que adopte los siguientes acuerdos:**

PRIMERO.- *Acatar la Sentencia nº 2053-2016, dictada el 31 de octubre de 2016 por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía con sede en Málaga, que estima en parte el RCA nº 613/2015, interpuesto por la Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de carburantes y combustibles, Agavecar, contra el acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno de fecha 31 de marzo de 2015, que aprobaba definitivamente el Plan Especial promovido por D. Manuel Santiago Bermúdez e/r PETROPRIX ENERGÍA, S.L., para la implantación de una unidad de suministro de carburantes para vehículos en C/ Licurgo, nº 2, esquina con C/ Hermanos Lumiere, anulando la determinación de dicho Plan Especial que autorizaba la incorporación de más de dos aparatos surtidores, y ello de conformidad con el art. 104.1 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.*



El Fallo de dicha Sentencia, que ha sido declarada firme con fecha 26 de octubre de 2017, dice así:

“

FALLAMOS

*Estimar en parte e! recurso contencioso administrativo interpuesto por el Procurador de los Tribunales D, José Domingo Corpas, en nombre y representación de ASOCIACIÓN ANDALUZA DE VENDEDORES AL POR MENOR DE CARBURANTES Y COMBUSTIBLES (AGAVECAR) frente a la resolución del Pleno del Ayuntamiento de Málaga de fecha 31 de marzo de 2015, que se **anula parcialmente en la determinación que autoriza la incorporación de más de dos aparatos surtidores, sin expresa condena en costas a cargo de ninguna de las partes...**”.*

SEGUNDO.- *Practicar en la Unidad Registral de Instrumentos de Planeamiento y de Bienes y Espacios catalogados del Registro Municipal de Instrumentos Urbanísticos, en el que se inscribió el acuerdo de aprobación definitiva del Plan Especial objeto del Fallo transcrito, la correspondiente anotación accesorio haciendo constar que, con fecha 31-10-2016, ha recaído sobre dicho Plan Especial la Sentencia firme nº 2053/2016, cuyo Fallo anula la determinación de dicho instrumento urbanístico que autorizaba la incorporación de más de dos aparatos surtidores.*

TERCERO.- *Una vez practicada dicha anotación accesorio, remitir a la Unidad Registral de Málaga del Registro Autonómico de Instrumentos Urbanísticos certificación de dicho extremo y del acuerdo municipal que se adopte en relación al cumplimiento de la declaración contenida en el citado Fallo, junto con el **testimonio de dicha Sentencia y de su declaración de firmeza** al efecto de practicar la correspondiente anotación accesorio al respecto.*

CUARTO.- *Una vez se practiquen las citadas anotaciones accesorias, ordenar la **publicación del Fallo** de dicha Sentencia en el **Boletín Oficial de la Provincia**, a fin de que la declaración de nulidad de la determinación del citado Plan Especial contenida en el mismo tenga efectos generales, y, una vez tenga lugar dicha publicación y se haga constar en el Registro Municipal de Instrumentos Urbanísticos, remitir certificación comprensiva de los datos de dicha publicación a:*

-La Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJA en Málaga para su constancia y efectos en el Procedimiento: Pieza. Incidente en fase de ejecución nº 613.5/2015 Sección: PL.

-La Unidad Registral de Málaga del Registro Autonómico de Instrumentos Urbanísticos.

QUINTO.- *Notificar el presente acuerdo para su conocimiento y efectos procedentes a:*

- La Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía con sede en Málaga.
- La Delegación Territorial de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.



- *La mercantil promotora del Plan Especial cuya determinación ha sido anulada por la Sentencia recaída.*
- *El Servicio Jurídico de Licencias de Obras del Departamento de Licencias y Protección Urbanística de esta Gerencia junto al testimonio de la Sentencia recaída, a fin de poner en su conocimiento que la declaración de nulidad de la determinación del Plan Especial contenida en su Fallo no comunica sus efectos a la licencia de obras y de utilización de la instalación concedidas en aplicación del mismo.*
- *La parte actora en el RCA 613/2015, Agavecar.*
- *La Asesoría Jurídica del Excmo. Ayuntamiento y la Asesoría Jurídica de esta Gerencia.*
- *La Junta municipal del Distrito nº 7 Carretera de Cádiz.*

MOCIONES

Área de Ordenación del Territorio y Vivienda:

En la sesión, el **Sr. Presidente** indicó: "Pasamos a la parte de mociones.

Aquí la Secretaría lo que tiene pedido petición de palabra en el punto 6, 8 y 10. Lo adelantáramos si hubiera alguien, pero veo que en la sala no hay nadie. Entonces, si os parece, seguimos el orden normal, y si hace falta retrasar algunas de las mociones porque llegan un poquito más tarde, lo avisamos y la retrasamos, como solemos hacer habitualmente, para que las personas que quieran participar puedan llegar.

Empezamos, si os parece, por el punto número 5 tal cual viene en el orden del día".

Punto nº 5- Se dio cuenta de Moción del Portavoz y Viceportavoz del Grupo Municipal Ciudadanos, D. Juan Cassá Lombardía y D. Alejandro D. Carballo Gutiérrez, presentada el 5 de marzo de 2018, en relación **al proyecto para la construcción de un Centro Socioeducativo de Arte Urbano (CAU) en Málaga**, que esencialmente es como sigue:

"El Grupo Municipal de Ciudadanos es un firme convencido de que la educación es la inversión más rentable que podemos hacer, siempre revierte en la sociedad. Con esta filosofía, hemos demostrado con creces en lo que va de mandato cómo, pese a no ser competencia del Ayuntamiento, se pueden desarrollar políticas e iniciativas innovadoras para generar herramientas y ofrecer más oportunidades a los escolares de Málaga. Prueba de ello, el programa de formación en robótica y programación Málaga Byte que en su primera edición el pasado año formó a más de 10.000 escolares y que este curso llegará a más de 11.000 alumnos con más colegios participantes y más talleres. O el programa de apoyo escolar para menores en riesgo de exclusión social que, gracias a la negociación de nuestra formación, hemos puesto en marcha este año en todos los distritos, de la mano de asociaciones como Trans, Incide o Altamar, entre otras.



En esa línea, no queremos perder de vista a los jóvenes de Málaga, para quienes debemos diseñar estrategias y ahondar en políticas que luchen contra el abandono y fracaso escolar, ofrezcan alternativas de ocio saludable, les adviertan de los riesgos de las nuevas tecnologías o las redes sociales, les conciencien sobre la violencia de género, el abuso de alcohol, drogas o los embarazos no deseados, entre otros.

En este sentido, Málaga carece de espacios de encuentro, reunión o intercambio para nuestros jóvenes, al estilo de las Casas de la Juventud con las que cuentan la mayoría de los municipios y ciudades en nuestra provincia: espacios públicos, plurales, abiertos, participativos, de interacción social, que conviertan a los más jóvenes de la capital en ciudadanos críticos y con un papel activo en nuestra sociedad. Dentro de esa ecuación creemos que el arte urbano, como herramienta de transformación e inclusión social entre los jóvenes, puede jugar un papel muy relevante e interesante en nuestra ciudad.

Hace algunos años la asociación Iniciativa Internacional Joven, en colaboración con el Círculo Breaking, presentó al Ayuntamiento de Málaga una solicitud de cesión directa de un terreno municipal para construir un Centro Socioeducativo de Arte Urbano (CAU) en una parcela situada en el Parque del Norte, en el distrito de Bailén-Miraflores, entre las calles Encarnación Fontiveros y Camino Cuarto. Una ubicación elegida por la proximidad del Skate Park que frecuentan multitud de jóvenes y la cercanía además de una zona prioritaria de intervención social como son los barrios de Monte Pavero y la Corta.

El objetivo del colectivo, que lleva desarrollando su actividad desde el año 2003 y está declarado Entidad de Utilidad Pública Municipal, es ofrecer un espacio de encuentro, entrenamiento y formación a jóvenes, especialmente en riesgo de exclusión social, con el fin de contribuir a su desarrollo personal y profesional a través del arte urbano como herramienta educativa y de inclusión social que podría beneficiar, según calculan, a más de 2.000 jóvenes en nuestra ciudad.

Además de ser un punto de encuentro y entrenamiento de artistas urbanos y personas afines a esta cultura en Málaga, este proyecto también pretende, según explica Iniciativa Internacional Joven, “ofrecer principalmente a los adolescentes y jóvenes en riesgo de exclusión social, un espacio de reflexión, orientación, formación, detección de problemas socio educativos y prevención de conductas no saludables, con el fin de mejorar su desarrollo personal y profesional, para que a través del arte urbano puedan tener una alternativa y motivación para sus vidas”.



Según hemos podido saber, el Ayuntamiento de Málaga se mostró partidario y receptivo en colaborar en hacer realidad este Centro Socioeducativo de Arte Urbano, que cuenta con el respaldo y apoyo de asociaciones, entidades y colectivos a nivel local e internacional, incluidas las áreas municipales de Participación Ciudadana y Medio Ambiente o el Instituto Andaluz de la Juventud de la Junta de Andalucía. La falta de elaboración de un protocolo de intenciones para la cesión en firme del suelo para este proyecto ha impedido a este colectivo conseguir hasta el momento la financiación necesaria para su construcción.

Por todo lo expuesto, desde nuestro grupo proponemos la adopción del siguiente:

ACUERDOS:

1.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a estudiar de nuevo la viabilidad técnica del proyecto de Centro Socioeducativo de Arte Urbano (CAU) presentado por la asociación Iniciativa Internacional Joven

2.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a estudiar mecanismos para la cesión directa de un terreno apropiado para desarrollar este proyecto, en caso de que los técnicos valoren de forma positiva la viabilidad del proyecto, valorando como una de las opciones prioritarias el solar propuesto y solicitado por la entidad situado en el Parque del Norte, entre las calles Encarnación Fontiveros y Camino Cuarto

3.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a la aprobación y presentación pública de un protocolo de intenciones para poder hacer realidad este Centro Socioeducativo de Arte Urbano, que permita al colectivo promotor la búsqueda fondos para su construcción.”

En la sesión, **el Sr. Presidente** dio la palabra al **Sr. Carballo Gutiérrez**: "Gracias, Presidente. Bueno, buenos días a todos los presentes básicamente, porque no sé si esto está saliendo, de hecho, en directo.

Nosotros, con esta Moción, vamos, nuestro Grupo Municipal es un firme convencido de que la educación es la inversión más rentable que se puede hacer porque siempre revierte en la sociedad. Y con esta filosofía hemos puesto en marcha, o hemos impulsado de hecho, el programa de formación en robótica, como Malagabyte, donde este año 11.000 pequeños se van a beneficiar de él, o el programa de apoyo escolar para menores en riesgo de exclusión social, también impulsado en colaboración con el Equipo de Gobierno, de la mano también de asociaciones como Trans, Incide o Altamar, entre otras; y creemos que hay que seguir trabajando en esta línea.

No queremos perder de vista tampoco a los jóvenes de nuestra ciudad, para quienes debemos diseñar estrategias y ahondar en políticas que luchen contra el abandono y el



fracaso escolar, ofrezcan alternativas de ocio saludable, les adviertan de los riesgos de las nuevas tecnologías o redes sociales, les conciencien sobre violencia de género, el abuso del alcohol, la droga o embarazos no deseados, entre otras cosas.

En este sentido, Málaga creemos que carece de espacios de encuentro, reunión o intercambio para nuestros jóvenes al estilo de las Casas de la Juventud con las que cuentan la mayoría de municipios de nuestra provincia.

Creemos que el arte urbano puede ser una herramienta interesante de transformación e inclusión social entre los jóvenes y que puede jugar un papel relevante e interesante en nuestra ciudad.

Hace algunos años la Asociación Iniciativa Internacional Joven propuso construir un Centro Socioeducativo de Arte Urbano y lo que pretenden es ofrecer, principalmente a los adolescentes y jóvenes en riesgo de exclusión social, según ellos decían exactamente, un espacio de reflexión, orientación, formación, detección de problemas socioeducativos y prevención de conductas no saludables, con el fin de mejorar su desarrollo profesional y personal para que a través del arte urbano puedan tener la alternativa de motivación para sus vidas.

Entonces, a colación de esta solicitud que se hizo en su momento, nosotros lo que venimos a proponer como acuerdos en esta Moción es:

«Instar al Ayuntamiento de Málaga a estudiar de nuevo la viabilidad técnica del proyecto de Centro Socioeducativo de Arte Urbano, presentado por la Asociación Iniciativa Internacional Joven».

Segundo punto: *«Instar al Ayuntamiento de Málaga a estudiar mecanismos para la cesión directa de un terreno apropiado para desarrollar este proyecto, en caso de que los técnicos valoren de forma positiva la viabilidad del proyecto, valorando como una de las opciones prioritarias el solar propuesto y solicitado por la entidad situado en el Parque del Norte, entre las calles Encarnación Fontiveros y Camino del Cuarto».*

Y como último punto: *«Instar al Ayuntamiento de Málaga a la aprobación y presentación pública de un protocolo de intenciones para poder hacer realidad este Centro Socioeducativo de Arte Urbano que permita al colectivo promotor la búsqueda de fondos para su construcción».*

Abierto el debate, se produjeron las siguientes intervenciones:



El Sr. Espinosa Sampedro: "Sí, gracias. Buenos días. Y en principio, saludar la Moción. La iniciativa me parece bastante acertada y nadie duda que ahora faltan en Málaga espacios para el encuentro de los jóvenes, y sobre todo centros socioeducativos, y en este caso uno de arte urbano.

Ahora bien, nos tienen Uds. mareados, se debieran de aclarar en su doble vara de medir a la hora de solicitar cesiones directas a entidades de interés general, de interés público general, y en otros casos a denegarlas aun habiendo un protocolo de intenciones.

Por tanto, a mí me dejan un poco mareado. Uds. piden para esto justo lo que no están pidiendo para otros espacios. O tienen Uds. el mismo rasero para todas y para todos y apuestan siempre por el concurso público en todos los casos, por más que sean entidades de utilidad pública; o apuestan por que los técnicos estudien la viabilidad del proyecto y una vez que se estudie y esta Comisión o el Pleno de la ciudad lo apruebe, se proceda a la cesión directa.

Una vez que Uds. se aclaren, yo votaré que sí al primer punto, me parece interesante; e incluso con otra redacción al punto 2: que una vez que los técnicos valoren y aprueben la viabilidad del proyecto y se presente a esa Comisión, se pueda pasar un protocolo de intenciones y cuando Uds. se aclaren, vemos si es concurso público o cesión directa de los espacios de esta ciudad".

El Sr. Presidente: "Gracias, Sr. Espinosa. Sr. Zorrilla".

El Sr. Zorrilla Díaz: "Gracias, Presidente. Y muy buenos días a todas las personas presentes.

Bien, en la misma línea que ha expresado el Sr. Espinosa. A mí me llama la atención que se está pidiendo aquí justo lo contrario de lo que se está manteniendo por el mismo Grupo Municipal para otra iniciativa ciudadana consolidada desde hace tiempo y que sí que tiene un protocolo firmado con el Ayuntamiento de Málaga y unos estudios ya realizados para rehabilitación del inmueble, etcétera.

Por tanto, lo que le pido al Grupo Ciudadanos es coherencia. ¿Cuál es la fórmula que este Grupo, que el Grupo Municipal Ciudadanos plantea para las iniciativas ciudadanas, ya sea de arte urbano, ya sea de carácter social, ya sea de carácter cofrade o del que sea? ¿Cuál es la fórmula? ¿La cesión directa, en función de un programa y demás que sea evaluado por los técnicos, o es el concurso en todos los casos? ¿O es en unos casos una cosa y en otros casos otra, depende de la afinidad? Pero que se diga claramente. Gracias".



El Sr. Presidente: "¿Necesita Ud. terminar? ¿No? Sra. Torralbo".

La Sra. Torralbo Calzado: "Sí, gracias, Presidente. Saludar a todos los que nos escuchan. Y bueno, pues aquí tenemos un nuevo ejemplo de lo que sería con mayúsculas hipocresía, lo que Ciudadanos está demostrando con esta Moción. Lo han dicho anteriormente, pedir cuestiones, ya no sólo porque sea una asociación, que seguramente legítimamente pudiera tener mucho interés y derecho a ello, sino por cómo es el planteamiento de esta Moción, donde se habla hasta reivindicar a los jóvenes de la capital en ciudadanos críticos. Críticos con a quienes Uds. no les guste, ¿no? Porque cuando se les critica lo llevan bastante mal, ¿eh?, bastante mal. Hay que ser un poquito más consecuente.

Saber que, por ejemplo, en la Casa Invisible, al que no se han referido anteriormente, y obviamente Uds. han apoyado todo lo contrario, habiendo un protocolo, habiendo incluso un borrador de pliego para una cesión directa, y Uds. se han negado y han amenazado, gritado y creado todo el ruido posible para entorpecer y de alguna manera presionar al PP para que no se lleve a cabo ese acuerdo que estaba a punto de cerrarse. Simplemente era una cuestión política que había que resolver, no había nada, ningún obstáculo jurídico porque ya estaba todo estudiado. Que ese espacio de la Casa Invisible es un espacio feminista, libre de violencia de género y, además, en atención y vigilancia, algo que Uds. aquí también dicen reclamar. La verdad es que no sé por dónde cogerlo. Dan Uds. vergüenza ajena cuando son tan hipócritas.

En la Casa Invisible han pasado grafiteros del nivel de El Niño de las Pinturas, Borondo, Lalone, Alba Mosca... Pero es que incluso Beik estuvo en contacto y estuvo recorriendo algunas calles de la ciudad con gente que participa en colectivos dentro de la Casa Invisible.

Entonces, de arte urbano, si Uds. quieren saber algo y quieren hablar, pues tendrán también que reconocer el mérito de lo que se hace en la Casa Invisible. Como en otras muchas actividades, como en un MediaLab, como en los talleres... Como en muchas actividades más.

No puede Ud. ir defendiendo lo que luego critica porque a lo mejor eso le da votos; criticar a la Casa Invisible piensa Ud. que le da votos. Eso se llama pura hipocresía. No tienen principios, no tienen coherencia y la verdad es que es una vergüenza que hayan utilizado a este colectivo, que legítimamente tendrá todo el apoyo de nuestro Grupo si así, como demuestra, que es un colectivo solvente que hace buen trabajo, pero Uds. jamás van a tener un apoyo en algo que es totalmente hipócrita.



Les recomiendo, además, que cuando menos, cambien y dejen un poco a intentar incluir en esta Moción que hace falta una memoria, que hace falta un proyecto, que hace falta una solvencia económica, porque hasta la Casa Invisible demostró que tenía los créditos suficientes para poder llevarlo a cabo, y aquí no piden nada. Pero es como lo de las cofradías: Uds. van metiendo en cada acuerdo de presupuestos para nuevas cofradías, para nuevas imágenes, para nuevos suelos; nada de rehabilitación, nada de patrimonio, cosas que quieren Uds. engrandecer. Muy bien, hagan lo que quieran, pero no sean tan hipócritas, y se lo digo con mayúsculas...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente: "Por parte del Grupo Socialista, Sr. Brenes".

El Sr. Brenes Cobos: "Sí, buenos días. Para ser lunes por la mañana, hemos empezado fuertes, ¿verdad? Ha empezado fuerte la Comisión.

Nosotros vamos a apoyar la iniciativa porque nos parece, efectivamente, que había que haberle dado cumplimiento y nos parece, efectivamente, que estos espacios de creación también son necesarios en la ciudad. Y no solamente este, sino incluso en el año 2006 el Grupo Municipal Socialista presentó una iniciativa para que espacios como este y centros como este, a ser posible, incluso se llegaran a incluir dentro del Plan General en los equipamientos, los suelos de equipamientos, para que cada uno de los distritos de la ciudad contara con un espacio destinado a la creación de jóvenes.

En este caso, en la ciudad lo único que se hizo en estos años, pese a que lo Moción se cumplió, fue crear la Caja Blanca como tal, pero solamente tenemos ésta en el distrito y el caso de que se gestiona de la Invisible, como le han recordado los portavoces que anteriormente han hablado, ¿no? Y que, además, en estos días, en este fin de semana, se hicieron presentes en las calles de la ciudad defendiendo sus espacios.

Nosotros vamos a dar apoyo a la iniciativa y, efectivamente, nos parece interesante y nos parece fundamental que sigamos trabajando como Ayuntamiento, que se trabaje como Ayuntamiento, como digo, en que cada uno de los distritos de la ciudad cuente con un espacio destinado a los jóvenes y a los creadores. Entendemos que es bastante positivo para Málaga".

El Sr. Presidente: "Bueno, por nuestra parte, Sr. Carballo, ningún problema, vamos a votar a todos los puntos que sí. Lo único informarle, porque hay un expediente que por lo menos a Urbanismo llega ya del '16. El 4 de abril de 2016 se nos pide buscar una parcela, buscar un equipamiento para cesión para este colectivo. Efectivamente, se busca esa parcela en Bailén, que la buscamos nosotros y le ofrecemos esa cuestión. Digo, por corregir cosas de su Moción. Eso fue en abril. En mayo del '16, efectivamente, se le



pide el anteproyecto, ¿vale?, para ir tramitando la cesión. Después, en agosto, se declara entidad de utilidad pública, hacen todo el expediente con Participación Ciudadana y con lo cual cumplen. Y llegado diciembre, y pasan meses desde mayo a que se le pide el anteproyecto hasta diciembre, pues nos mandan una carta el colectivo diciendo que no pueden hacer frente porque no tienen dinero.

Es decir, para hacer una cesión tiene que haber un proyecto de viabilidad económica, como Ud. bien sabe, tanto en la Ley de Patrimonio; con lo cual, tiene que ver qué se va a hacer, cómo se va a hacer, los tiempos y demás, y claro, no tienen proyecto en ese sentido económico.

A partir de ahí, surge la idea exactamente de lo que Ud. viene en su Moción con ellos de hacer un protocolo porque dicen que hay posibilidades de dinero, etcétera, y demás, y eso es lo que estábamos con ello. Pero ya digo, está la parcela y está la cuestión.

Lo que sí está claro es que tenemos una dificultad. Es decir, es imposible ceder una parcela pública a este colectivo y a cualquier otro, por muy buena obra que tenga, si no tiene un proyecto en el sentido de gestión, de saber nosotros qué es lo que se va a hacer y cómo. Y de momento todavía no hay ese proyecto, ni lo conoce el distrito, ni lo conoce el Área de Cultura, ni lo conoce nadie en este Ayuntamiento.

Entonces, volvemos a decir lo mismo: parcelas hay disponible para colectivos, sobre todo para proyectos buenos para la ciudad, pero esos proyectos tienen que venir también de la mano de la cuestión económica.

Le pongo el ejemplo de Aldeas Infantiles, un proyecto similar, incluso más social que cultural, que vinieron justamente con la parcela y se les dio en calle Clavel en el año '16 y se ejecutó en el '17, y se les cedió un espacio que hoy día está abierto, pero venían con su financiación, hicieron sus obras y sus reformas, y hay un centro abierto para todos los niños del barrio, aparte del trabajo social que hacen.

Entonces, lo que le invito, Sr. Carballo, le vamos a votar que sí, pero que con el colectivo les ayude y les guíe a buscar esa financiación necesaria, como hacen todos los colectivos de la ciudad, por muy bueno que sea el planteamiento, para construir. Y si no, buscar financiación en construcción, que puede ser a través del IRPF del Ministerio, o a través de entidades prioridades en este sentido bancarias o cualquier tipo de cuestión en ese ámbito. Estaremos dispuestos a ir con su mano y a ayudar al colectivo en lo que sea necesario.

Tiene Ud. la palabra".



El Sr. Carballo Gutiérrez: "Gracias, Presidente.

Bueno, yo entiendo que tanto Podemos como Málaga para la Gente de forma más educada, y Málaga Ahora de forma un pelín más maleducada, tienen su público y tienen que defenderlo y justificarse ante ellos; pero nosotros lo tenemos muy claro. Lo tenemos clarísimo, cristalino, diría yo. La cesión directa, cuando se hace y se parte desde cauces legales, es una opción y una herramienta absolutamente válida. O sea, no podemos comparar una situación con la otra cuando partimos, de hecho, de una irregularidad y de una ilegalidad. Y me quedo solamente en el punto de partida, no quiero seguir relatando los acontecimientos y las actividades que se ejercen desde entonces porque, vamos, ya lo hemos debatido más de una vez y se sabe abiertamente.

Y Sra. Torralbo, vergüenza ajena a mí me daría...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente: "Sí, continúe, para ir terminando".

El Sr. Carballo Gutiérrez: "Sra. Torralbo, vergüenza ajena me daría a mí ser defensora del interés público y defender una ilegalidad en este Ayuntamiento. Eso sí que me daría a mí vergüenza ajena, y de hecho, me da vergüenza ajena".

El Sr. Presidente: "Sr. Espinosa".

El Sr. Espinosa Sampedro: "Sí, muchas gracias.

Sr. Carballo, mi público, nuestro público aquí es igual que el suyo ahora mismo, es el interés común de la ciudad y el interés de hacerles saber a los ciudadanos si en unos casos sí y en otros no, o tener el mismo rasero para todo el mundo. Ese es el único interés y el único público.

Y después, si Ud. está diciendo que el Alcalde firmó un protocolo con ilegales, pues vaya Ud. a pedirle cuentas al Alcalde, que se compromete y después no cumple, como ya es habitual.

Nosotros podemos votar que sí, estamos de acuerdo con la cesión directa, pero en todos los casos; cuando haya interés público, cuando haya un protocolo firmado, cuando haya un proyecto viable, digamos sí... (intervención fuera de micrófono)... Es que legalidad, una vez que hay firmado un protocolo de intenciones, existe. Por tanto, digamos que sí en todos los casos y ahí estaremos siempre de acuerdo".



El Sr. Presidente: "Sr. Zorrilla".

El Sr. Zorrilla Díaz: "Gracias, Presidente. Bien, aunque el Sr. Carballo dice entender nuestra postura, expuesta de forma educada, creo que no entendido nada. Lo que le estamos diciendo es que haya un mismo criterio para todos los casos, no le hemos dicho que no vayamos a votar la Moción, pero que este mismo criterio se aplique en otros casos. Y el criterio que Ud. manifiesta que debe de partir la diferencia de que se parta de una situación de legalidad existe en el caso al que Ud. se refiere sin nombrarlo. Existe desde el momento en que el punto de partida es un protocolo firmado con el Ayuntamiento de Málaga.

No obstante, como decía, nosotros estamos dispuestos a votar la Moción en la medida en que, tal y como se redacta, pues parta de los informes técnicos positivos por parte del Ayuntamiento, incluido el informe de viabilidad. Valorando en el segundo punto como una de las opciones...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente: "Sí, Sr. Zorrilla, para expresar su enmienda".

El Sr. Zorrilla Díaz: "...quitar «prioritarias», que se valore como una de las opciones la del solar propuesto.

Y en el tercer punto... No, en el tercer punto, en la medida en que entiendo que está supeditado también a los informes técnicos favorables que Ud. ha citado previamente en el punto primero, pues lo dejaríamos tal cual".

El Sr. Presidente: "Sra. Torralbo".

La Sra. Torralbo Calzado: "Sí, gracias. Bueno, aquí no se habla nada de la memoria de la asociación, del proyecto, del número de socios; cuestiones que por ejemplo en el otro ejemplo Ud. los tenía a su disposición, los tenía en el expediente toda esa información, y aun así, Ud. quiso evitar una negociación sobre un precario. Porque no sé si Ud. tiene idea, pero eso no era nada más que un precario, una situación tolerada por la importancia social y el ahorro al fin y al cabo que le suponía al Ayuntamiento la utilización de ese espacio con la cantidad de actividades que se generaban, un ahorro increíble. Mire Ud. el presupuesto de la Caja Blanca, no llega ni a la cuarta parte de las actividades que se realizan en la Casa Invisible; podría contabilizarse el ahorro. Resulta que el precario es el punto de partida para luego llevar a cabo ese protocolo que no se ha cumplido, que se ha incumplido por parte del Ayuntamiento.



Y es falso que el mismo Equipo de Gobierno del PP pida en garantía la financiación. Tenemos la devolución de numerosos solares por entidades que no han podido construir por no tener...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente: "Sí, Sra. Torralbo, para continuar".

La Sra. Torralbo Calzado: "Entonces, cesiones además a cincuenta años que se han hecho para otras entidades. No pongo en duda que fueran importantes esas entidades, pero realmente la cesión directa, que es excepcional y lo defendemos como algo excepcional, como excepcional es el caso de la Casa Invisible -no existen muchos centros sociales como ese- necesita de unos requisitos que deben darse previos.

Y bueno, sobre lo de la ocupación, entenderá Ud. que a veces cuando las leyes no son justas hay que desobedecer. Pero si Ud. prefiere ser aliado de las leyes injustas, como las fascistas, pues quédese Ud. con ellas".

El Sr. Presidente: "Sr. Brenes... Yo lo único, comentar simplemente por la referencia del Sr. Espinosa. El único que no ha cumplido ha sido el colectivo de la Casa Invisible, no el Alcalde; y eso lo puedo decir yo por el expediente que está a su disposición para ver los reiterados incumplimientos, además testificados tanto por funcionarios públicos como por Policía Local.

Sr. Carballo".

El Sr. Carballo Gutiérrez: "Sí, para comentar el tema de la propuesta de enmienda que hacía el Sr. Zorrilla. Aceptamos lo de eliminar «*prioritaria*». Entendemos que es la propuesta que hacía este colectivo, pero bueno, puede ser esta o cualquier otra opción.

Y Sra. Torralbo -ya aprovechando-, ahorro el que han conseguido durante muchos años los gestores actuales de la Casa Invisible, no el Ayuntamiento ni los ciudadanos de esta ciudad".

El Sr. Presidente: "¿Podemos entonces pasar a votar?"

Respecto a las enmiendas, bueno, a las apreciaciones que le hacía el Sr. Zorrilla, Sr. Carballo... (intervención fuera de micrófono)... Sí, vale, pues de acuerdo".

La Sra. Secretaria: "¿Podría dar lectura a la enmienda? Es que no se ha oído. Por favor".



La Sr. Zorrilla Díaz: "No es lectura, es eliminar la palabra «*prioritaria*»".

El Sr. Carballo Gutiérrez: "A ver, en el segundo punto eliminar «*prioritaria*» simplemente".

El Sr. Presidente: "Podemos pasar entonces a votar".

La Sra. Torralbo Calzado: "Por separado, por lo menos los puntos 1, y el 2 y el 3".

El Sr. Presidente: "Hacemos votación separada. Votamos el punto número 1, ¿no? ¿Sólo, Sra. Torralbo? Y después 2 y 3 conjuntos, ¿no?"

La Comisión; por unanimidad de los Sres. miembros asistentes **en el acuerdo primero;** y con la abstención del Grupo Municipal Málaga Ahora, y el voto a favor del Concejal no adscrito, del Grupo Municipal Málaga para la Gente, del Grupo Municipal Ciudadanos, del Grupo Municipal Socialista y del Grupo Municipal Popular respecto de los **acuerdos segundo y tercero, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno adopte los siguientes acuerdos:**

1.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a estudiar de nuevo la viabilidad técnica del proyecto de Centro Socioeducativo de Arte Urbano (CAU) presentado por la asociación Iniciativa Internacional Joven.

2.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a estudiar mecanismos para la cesión directa de un terreno apropiado para desarrollar este proyecto, en caso de que los técnicos valoren de forma positiva la viabilidad del proyecto, valorando como una de las opciones el solar propuesto y solicitado por la entidad situado en el Parque del Norte, entre las calles Encarnación Fontiveros y Camino Cuarto.

3.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a la aprobación y presentación pública de un protocolo de intenciones para poder hacer realidad este Centro Socioeducativo de Arte Urbano, que permita al colectivo promotor la búsqueda fondos para su construcción.

Punto nº 6- Se dio cuenta de Moción del Portavoz y Viceportavoz del Grupo Municipal Ciudadanos, D. Juan Cassá Lombardía y D. Alejandro D. Carballo Gutiérrez, presentada el 5 de marzo de 2018, en relación a **la situación de calle Moncada, en el distrito de Carretera de Cádiz**, que esencialmente es como sigue:

“El Grupo Municipal de Ciudadanos quiere denunciar la situación de abandono y dejadez que presenta la calle Moncada, ubicada en la barriada de la Princesa, frente a la

estación de metro de La Isla y el remozado puente Juan Pablo II, en el distrito de Carretera de Cádiz.



Esta calle se encontraba calificada en el Plan General de Ordenación Urbana del 97 como Colonia Tradicional Popular, lo que implicaba que estaba formada por edificaciones de casas matas de dos plantas. Posteriormente, y en contra de los vecinos que presentaron alegaciones según nos han manifestado, se le dio la calificación urbanística (PGOU vigente del año 2011) de suelo urbano dentro de la Unidad de Ejecución (U.E.-L.O -16 Moncada), con zona de Ordenación Abierta (subzona OA-2) pudiendo alcanzar Planta Baja + 6 plantas.



Cartografía catastral vigente

Lo que inicialmente pudiera parecer una ventaja y expectativas de futuro halagüeñas, se ha convertido en una pesadilla de bloqueo urbanístico para los propietarios de estas casas, sin posibilidad de actuación alguna. Ni reformas, ni demolición para realizar una nueva construcción como consecuencia de esta nueva calificación que mantiene congelado en el tiempo a este rincón de la Carretera de Cádiz, donde las mejoras o tan solo servicios básicos como limpieza o accesibilidad que debe prestar una ciudad moderna como Málaga, pasan de largo.

La antigua calle empedrada de Moncada daba servicio a dos hileras de casas matas a ambos lados y un edificio de viviendas. Tras el polémico derribo de cuatro de las antiguas casas matas que se levantaban en esta calle como consecuencia de las obras del metro a su paso en Héroe de Sostoa en el año 2007 (los propietarios denunciaron que Urbanismo demolió las viviendas a requerimiento de la Oficina del Metro “alegando que estaban en ruina” pero sin ser advertidos ni notificados), aún siguen en pie una hilera de casas unifamiliares, la mayoría tapiadas por el mal estado que presentan y para evitar la entrada de okupas en su interior, y un bloque de viviendas.



Fotografía aérea 2012

Calle Moncada

La zona se ha convertido en la actualidad en un aparcamiento improvisado con un terreno desigual, en el que asoman los restos del viejo empedrado que allá por el año 2000 revestía esta calle, sin acera, repleto de basura, malas hierbas y colonias de gatos ferales, y donde los vecinos más incívicos hacen sus necesidades cuando cae la noche.



Actual calle Moncada y antiguas viviendas plurifamiliares.



Caridad, una de las pocas vecinas que quedan en esta calle, tuvo la suerte de reformar su casa antes de la entrada en vigor de la nueva calificación urbanística, y denuncia la inseguridad, falta de limpieza y atención que ha demostrado durante todos estos años la administración municipal, pese a las múltiples quejas presentadas en la Gerencia de Urbanismo o la Junta de Distrito.

No ha corrido la misma suerte Vicente Orozco que, sin la posibilidad de acometer ningún arreglo de la casa de su madre, se vio obligado a tapiar puerta, ventanas y dejar caer el tejado de la vivienda para evitar la entrada de más okupas en el interior. En la actualidad sigue pagando impuestos municipales, como los 260 euros que abona al año de IBI, y cada 6 meses pide cita a Urbanismo a la espera de una solución tras más de 20 años de dejadez, inacción y promesas incumplidas por parte del Ayuntamiento de Málaga.

Este Grupo Municipal considera que el Ayuntamiento de Málaga tiene que demostrar voluntad política para dar respuesta a un problema pendiente desde hace más de dos décadas. No pueden seguir dando la espalda al desarrollo urbanístico de este enclave, se deben buscar opciones y soluciones de futuro, de la mano de los vecinos y propietarios afectados. Mientras esto se produce, el Consistorio debe adecuar este espacio, acometer la limpieza, desbroce y mantenimiento de esta vía, así como la nivelación y asfaltado de la calle. No es de recibo que los pocos vecinos que aún permanecen en el entorno de calle Moncada no puedan vivir con la misma dignidad que el resto de residentes de la Carretera de Cádiz.



Por todo lo expuesto, desde nuestro grupo proponemos la adopción del siguiente:

ACUERDOS:

1.- Instar al equipo de Gobierno a proceder a la limpieza y desbroce de malas hierbas en la calle Moncada e intensificar los trabajos de mantenimiento de aquí en adelante

2.- Instar al equipo de Gobierno a realizar trabajos de compactación, nivelación y asfaltado para acabar con el estado de abandono que presenta la citada vía

3.- Instar al equipo de Gobierno a comprometerse a estudiar, de la mano de los vecinos y propietarios afectados, una solución para desbloquear la situación urbanística de los terrenos afectados por la Unidad Ejecución (U.E-L.O -16 Moncada).”

En la sesión, el **Sr. Presidente** dijo: "Hay solicitud de palabra en este punto por D. Vicente Orozco Vera, ¿se encuentra en la sala?, a título personal, entendemos; no representa a ninguna asociación.

Puede Ud. pasar entonces al ambón, al micro. Pulse Ud., tiene tres minutos, máximo, y le agradecemos de antemano su participación... (intervención fuera de micrófono)... Pues es el tiempo estimado, lo siento mucho. Intente hacernos un resumen, si es tan amable, pulsando el micro".

Se hace constar que la intervención de D. Vicente Orozco Vera, a título personal, se omite en la presente Acta por no cumplir la solicitud con los requisitos formales para la participación de los organismos representativos de interés general o sectorial en las sesiones plenarias y, consecuentemente, en la Comisión del Pleno.

Seguidamente el **Sr. Presidente** dio la palabra al **Sr. Carballo Gutiérrez**, quien indicó: "Gracias, Presidente. Bueno, nuestro Grupo Municipal quiere denunciar la situación de abandono y dejadez que presenta la calle Moncada, ubicada en la barriada La Princesa, frente a la estación de metro de La Isla y en el remozado puente Juan Pablo II en el distrito de Carretera de Cádiz.

La antigua calle empedrada de Moncada daba servicio a dos hileras de casas a ambos lados y un edificio de viviendas. Tras el polémico derribo de cuatro de las antiguas casas mata en su momento, aún sigue en pie una hilera de casas unifamiliares, pero la mayoría están tapiadas por el mal estado que presentan y para evitar la entrada de okupas.



La zona se ha convertido en la actualidad en un aparcamiento improvisado, con un terreno desigual, en el que asoman los restos del viejo empedrado que allá por el año 2000 revestía la calle, sin aceras, repleta de basura, malas hierbas, colonias de gatos, y donde los vecinos más incívicos incluso hacen sus necesidades cuando cae la noche.

Ya lo ha comentado Vicente ahora mismo, su caso exactamente, pero no solamente Vicente ha tenido que escuchar promesas por parte del Ayuntamiento durante años que al final no han llegado a buen puerto, sino que por ejemplo Caridad, que es la vecina que aún sigue allí, denuncia la inseguridad, la falta de limpieza y la atención que ha demostrado durante todos estos años la Administración Pública, pese a las múltiples quejas que ha presentado en la Gerencia de Urbanismo o en la Junta de Distrito.

Nosotros, haciéndonos eco de las peticiones de estos vecinos, lo que queremos es: *«Instar al Equipo de Gobierno a proceder a la limpieza y desbroce de las malas hierbas en la calle Moncada e intensificar los trabajos de mantenimiento de aquí en adelante».*

«Instar al Equipo de Gobierno a realizar trabajos de compactación, nivelación y asfaltado para acabar con el estado de abandono que presenta la citada vía».

«Instar al Equipo de Gobierno a comprometerse a estudiar, de la mano de los vecinos y propietarios afectados, una solución para desbloquear la situación urbanística de los terrenos afectados por la unidad de ejecución UE-LO.16 Moncada».

Abierto el debate, se produjeron las siguientes intervenciones:

El Sr. Espinosa Sampedro: "Sí, gracias. Saludar a Vicente, darle las gracias por la intervención y apoyar la iniciativa del Grupo Ciudadanos".

El Sr. Presidente: "Sr. Zorrilla".

El Sr. Zorrilla Díaz: "Gracias, Presidente. Un saludo también para D. Vicente Orozco, y manifestar nuestro apoyo total a la iniciativa.

Tuvimos ocasión hace unos meses de visitar esta calle, de entrevistarnos también con la única residente que queda en la misma calle, y la verdad es que es una situación rocambolesca la de esta calle. Es una calle que está en el limbo. Ahora mismo no tiene un tratamiento de calle, está en la práctica convertida en un descampado donde aparcan los coches, en malas condiciones, porque no está el suelo ni el pavimento en condiciones, ni se limpia, ni se desbroza, ni se urbaniza, ni tiene esta señora unas aceras normales; la alineación no corresponde con la alineación que se ha dado al resto de los bloques. Y no



sabemos cuál es la intención del Equipo de Gobierno, si está a la espera de que llegue un inversor que compre y elimine las casas que quedan para hacer allí un bloque de la altura y con la alineación de los otros edificios colindantes.

En cualquier caso, sea cual sea el futuro, lo cierto es que la situación no es sostenible tal como está y debe darse un arreglo y debe estar en unas condiciones mínimas de habitabilidad y de urbanidad como cualquiera otra calle de nuestra ciudad, máxime porque aunque sólo sea una casa la que ahora mismo está habitada de esta calle situada entre La Isla y la barriada Óxido Rojo, merece ser tratada como calle. De hecho, está en el callejero, de hecho, en fin, sigue siendo a todos los efectos una calle de nuestra ciudad".

El Sr. Presidente: "Sra. Torralbo".

La Sra. Torralbo Calzado: "Sí, gracias. Saludar a Vicente y agradecer su intervención. Obviamente, esta es una mala planificación y es porque hay muy poco respeto a las formas de vida tradicionales. La construcción de colonia tradicional tiene un componente histórico en esta ciudad y vemos cómo cada día se van demoliendo o degradando a través de procesos gentrificadores, en unos casos por la propia intervención del Ayuntamiento, como ha sido en este caso, que ha degradado la calle y ha provocado el abandono y el hecho de que la poca población que había fuera expulsada, salvo de esta señora que sobrevive como una heroína. Porque hay que ser heroína para sobrevivir en esas condiciones como está la calle.

Bueno, no entendemos muy bien. Acabamos de aprobar también abrir una calle en una parte donde también hay viviendas de colonia tradicional. Una de ellas se pierde, esperemos que el resto de mantenga.

Son formas de vida que se entienden de otra manera, donde el espacio público es de todos y de todas, donde la propiedad no necesita sobreexplotar el suelo para sacar unas grandes plusvalías y beneficios.

Claro, en este caso, como Ud. ha explicado, se recalificó para crear plusvalía, para generar cierta riqueza que no ha llegado por las distintas circunstancias. La inversión no era tan rentable como pudiera parecer y eso ha provocado el abandono y degeneración de la zona, y sobre todo la falta de habitabilidad, que es lo fundamental que tiene que tener una ciudad. Una ciudad tiene que ser habitable, todo lo demás es secundario. Y si no es habitable, eso no es ciudad y eso no es un espacio residencial.



Seguro que esta vivienda paga IBI y tiene esa calle una consideración en el callejero fiscal. Para eso sí, para eso sí se cuenta con ella; pero para dotarle de los mínimos servicios para que pueda tener una vida sana y decente no se ha hecho nada. Se ha dejado al abandono y, como se ha dicho, a ver si viene alguien que considere que tiene suficientemente plusvalía para poder invertir en esto. Si no, pues nada, el Ayuntamiento se siente irresponsable -como lo es, irresponsable, porque es un irresponsable- en garantizar la habitabilidad de una calle de la ciudad que paga sus impuestos y tiene sus tasas, como todas las demás.

Así que, señores, sean un poquito responsables, cuando menos en el primer paso".

El Sr. Presidente: "Por parte del Grupo Socialista, Sr. Brenes".

El Sr. Brenes Cobos: "Sí, muchas gracias. Agradecerle al Sr. Vicente la explicación que ha realizado de la situación que, efectivamente, se vive en calle Moncada. Adelantar nuestro apoyo a la iniciativa.

Y efectivamente, este problema que se está dando aquí de la desaparición de un barrio de colonia tradicional popular, uno de los barrios obreros que todavía quedan en pie en la ciudad no es el único ejemplo. Si nos vamos ahora mismo a Cruz de Humilladero, nos encontramos donde, efectivamente, hay otras hileras de viviendas más o menos parecidas en cuanto a la tipología que también actualmente, si nos damos un paseo por allí, pues vemos las viviendas tapiadas y cómo se van degradando hasta que definitivamente esas viviendas acabarán desapareciendo, que es lo que ha pasado en calle Moncada, creando además grandes vacíos urbanos que al final se dedican a aparcamientos o a descampados que ni nadie mantiene, ni nadie cuida, ni nadie limpia, ¿no? Es la situación, como les digo, de calle Moncada, pero que nos podemos ir a otras zonas de la ciudad y vemos el mismo ejemplo.

Y es que de verdad en los últimos años hemos estado muy centrados en esta ciudad -o Uds. han estado muy centrados en esta ciudad- en políticas que solamente se preocupaban de eso, del tema de la firma de grandes convenios urbanísticos y de grandes desarrollos urbanísticos, olvidando lo que era la ciudad consolidada y olvidando, no ya solamente el centro de la ciudad, sino el resto de los distritos, el resto de los distritos que todavía tenían este tipo de colonias tradicionales populares, este tipo de barrios históricos de nuestra ciudad.

Aquí, efectivamente, vemos un claro ejemplo donde no se ha llevado a cabo la necesaria tarea de reurbanización del entorno ni de regeneración urbana, donde al final lo único que se ha previsto como solución fue incluir en el Plan General una supuesta



operación urbanística y económica para intentar darle algún tipo de viabilidad a esa zona, algo que, como se ha visto y como les ha dicho Vicente de propia voz, pues efectivamente no se ha llegado a consumir, no se ha llegado a materializar porque solamente pasaban de eso, ¿no?, de meros cálculos económicos y no, efectivamente, de la necesidad del Ayuntamiento de actuar para regenerar y reurbanizar esa parte de la ciudad.

Nosotros, como digo, vamos a apoyar la iniciativa y esperemos que esta sea la última vez que tengamos que hablar de situaciones como esta en la ciudad. Y yo les animo a Uds., como máximos responsables de la Gerencia Municipal de Urbanismo, que echen un vistazo, que hagan una revisión de la ciudad de Málaga y verán cómo otros casos de esta colonia tradicional popular, de estos barrios industriales de principios del siglo XX hasta mitad del siglo XX se encuentran en las muchas circunstancias, y verán ese tipo de tipología de viviendas cómo está desapareciendo poco a poco en la ciudad y, efectivamente, lo que estamos perdiendo es patrimonio y...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente: "Sí, ¿ha terminado?"

Bueno, este sector, esta unidad de ejecución es una unidad que viene de antiguo, bien es verdad, del Plan del '97, donde se le dio una edificabilidad para darle una solución a todo ese espacio. Efectivamente, es una unidad de ejecución que contempla casi 1.200 metros cuadrados del entorno, pero tiene una dificultad: que son 19 unidades parcelarias y 14 dueños, y la dificultad muchas veces de ponerse de acuerdo los 14 dueños es lo que ha ocurrido a lo largo de todo este tiempo, ¿no?

Al mismo tiempo se encuentran edificaciones incompatibles con el Plan General, y también hay viviendas, hay locales que hay que indemnizar a los dueños en este sentido, si quieren desarrollar el espacio.

Prácticamente lo han intentado. En el 2003 intentaron la unidad reparcelar, pero no se llevó a cabo porque intentaron decir que el sector no era viable. A lo cual se contestó: *«Bueno, mire Ud., la repercusión efectivamente del sector del metro cuadrado es 533 euros/metro cuadrado; sin embargo, los costes de urbanización 288. Con lo cual, tiene Ud. una ganancia de 250 euros/metro cuadrado, suficiente»*. Pero claro, ganándole 250 euros/metro cuadrado, parece ser que a los 14 dueños no les da para compensar a los locales y viviendas de la gente que lleva muchos años y que tiene sus derechos. Y por lo tanto, intentaron tramitar lo último en el... Por lo tanto, se denegó la viabilidad porque entendíamos que había viabilidad económica y lo que tienen que hacer los propietarios es hacer un esfuerzo de intentar ganar menos dinero y compensar, por supuesto, a las familias humildes que viven allí.



En el 2011 se tramitó un estudio de detalle intentando buscar más viabilidad económica al sector, intentando plantear un subsótano con garaje para que las viviendas tuvieran sus propios garajes y, por lo tanto, la promoción fuera más accesible y la empresa que estaba interesada en llegar a un acuerdo con los dueños la hiciera más viable económicamente; pero Metro Málaga denegó, la Junta de Andalucía denegó el estudio de detalle con informe negativo puesto que el subsuelo en este sentido podía dar justo a las paredes a las planchas del metro y con lo cual se denegó.

Con lo cual, estamos en ese callejón. Es decir, por un lado, desde la Gerencia entendemos que el desarrollo de ese sector es viable, pero por parte de los dueños ahora mismo piensan que no es viable, debido -y ya vuelvo a decir- yo creo que a las indemnizaciones.

Sí hubo dos convenios, efectivamente, para calle Pulgar, pero solamente para calle Pulgar 30 y 32 en su momento, donde se les cambió justamente a los propietarios porque al ser humildes justamente, se les cambió su unidad de ejecución, su parcela, por una vivienda de 90 metros cuadrados, pero en dos casos por temas sociales. Y eso fue hasta ahora.

Yo encantado de a Ud. recibirle cuando Ud. quiera, pedimos cita, pero vuelvo a decir, para informe sobre todo de los Grupos Políticos, ese es el trámite que hasta ahora se ha intentado en el desarrollo, y ojalá se pueda desarrollar esta unidad de ejecución por los motivos que han expuesto los distintos Grupos.

Sr. Carballo".

El Sr. Carballo Gutiérrez: "Simplemente agradecer el apoyo a los Grupos que así lo han expresado. Y nada, y simplemente intentar hablar con los vecinos y llegar a algún tipo de solución que sea lo más beneficiosa para todas las partes".

El Sr. Presidente: "¿Alguna intervención? ¿Podemos pasar entonces a votar?".

Sometida a votación la Moción trascrita, el resultado fue el siguiente:

La Comisión, con la abstención del Grupo Municipal Popular, y el voto a favor del Concejal no Adscrito, del Grupo Municipal Málaga para la Gente, del Grupo Municipal Ciudadanos, del Grupo Municipal del Grupo Municipal Málaga Ahora y del Grupo Municipal Socialista, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerde prestar su aprobación a la propuesta contenida en la misma.



En la sesión el **Sr. Presidente** dijo: "Seguimos con el punto 7, entiendo, ¿no? ¿O necesitamos adelantar algún punto? Pregunto a los miembros.

Sr. Zorrilla".

El Sr. Zorrilla Díaz manifestó: "Del punto 10, que había intervención, está aquí la persona que iba a intervenir. Si no tienen inconveniente...".

El Sr. Presidente: "Pues si les parece bien a los Grupos, lo adelantamos para que la persona pueda seguir con sus quehaceres diarios. Pasamos al punto número 10".

Punto nº 7- Se dio cuenta de Moción del Viceportavoz y de los vocales del Grupo Municipal Socialista, D. Sergio Brenes Cobos, Dña Rosa del Mar Rodríguez Vela y D. Salvador Trujillo Calderón, presentada el 5 de marzo de 2018, **relativa a la reurbanización de la Plaza de la Merced**, que esencialmente es como sigue:

"El equipo de gobierno del PP presentó a mediados de 2010, como proyecto estrella de la legislatura 2007-2011, una remodelación urbanística de la plaza de la Merced pese a que ya venía incluida en el programa electoral del PP en 2003.

El Grupo municipal Socialista y asociaciones de vecinos y comerciantes del Centro fuimos muy críticos con el proyecto presentado por el equipo de gobierno del PP entendiéndolo que se primaba hacer obras con carácter electoralista sin atender a las necesidades reales que se necesitaban con la reurbanización de la misma. Pese a un considerable presupuesto de 4'5 millones de euros se hizo una marea actuación superficial sin aprovechar toda la potencialidad de la misma.

En su momento el Grupo municipal Socialista, señalamos la actuación como una "chapuza" que el Partido Popular pretendía realizar a toda prisa para llegar a las elecciones de 2011 y para ello se realizó sin atender a las recomendaciones que incluían en los propios informes de servicios municipales.

Desgraciadamente el tiempo acabó por darnos la razón a la ciudadanía. Poco tiempo después de reinaugurar la plaza el firme ya presentaba hundimientos de tramo por lo que hubo que proceder a acometer trabajos para evitar que la situación fuese a más y sin entrar en los árboles que se utilizaron que tuvieron que ser sustituidos hasta en tres ocasiones.

Pero apenas 6 años después la situación es inaceptable para la ciudad de Málaga. Toda la calzada abierta al tráfico está hundida con grandes socavones que la hacen prácticamente intransitable.

Por ello solicitamos a la Comisión de Pleno de Ordenación del Territorio, Vivienda, Movilidad, Accesibilidad y Seguridad, la adopción de los siguientes:



ACUERDOS

PRIMERO.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a abrir una investigación sobre las obras de reurbanización que se llevaron en la plaza de la Merced y que supusieron un coste de 4'5 millones de euros con la presencia de todos los grupos municipales teniendo acceso a todos los expedientes.

SEGUNDO.- Instar al equipo de gobierno del Ayuntamiento de Málaga a depurar las responsabilidades que se depuren de la investigación realizada.

TERCERA.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a acometer de manera inmediata los trabajos de reurbanización para acabar con el problema de socavones y hundimientos que viene sufriendo la zona.”

En la sesión, el **Sr. Presidente** dio la palabra al **Sr. Brenes Cobos**, quien expresó: "Sí, muchas gracias. Pues bueno, esta Moción del Grupo Municipal Socialista lo que pretende es que se investigue qué es lo que pasó en las obras de reurbanización de la plaza de La Merced, unas obras de reurbanización donde los malagueños pagaron más de cuatro millones de euros por unas obras que al poco tiempo, apenas a los seis meses de ser inauguradas, empezaron a dar problemas, a presentar hundimientos y baches que la hacían prácticamente intransitable, y que ya a los seis meses de ponerla en marcha hubo que hacer las primeras obras para intentar solventar esos problemas. Unas obras que, como digo, los malagueños al final pagaron más de cuatro millones de euros por lo que vulgarmente se conoce como una chapuza, que fue lo que allí se realizó. Y efectivamente, seis años después de aquellas obras, pues nuevamente nos encontramos en que aquella chapuza sigue haciendo aguas...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente indicó: "No sé, es muy raro, se le ha apagado antes de tiempo. Sí, dele Ud. de nuevo, Sr. Brenes, disculpe".

El Sr. Brenes Cobos dijo: "A ver si es la palabra «chapuza» la que al final hace que se desconecte el micro. Un corto, dé un pequeño corto.

No, digo porque es necesario, y nosotros entendemos necesario, que efectivamente este Ayuntamiento abra una comisión, un grupo de trabajo si Uds. quieren, donde se ponga a disposición de todos los Grupos Políticos del Ayuntamiento los distintos expedientes que en su día motivaron estas obras, incluso aquellos expedientes e informes que también se realizaron sobre las patologías que presentaban las obras una vez que empezaron a dar los primeros problemas. Digo porque es totalmente necesario que se aclare cómo al final se han tirado cuatro millones de euros de los malagueños y que seis años después necesita nuevamente prácticamente reurbanizar toda la zona de rodaje de la plaza debido a las



circunstancias en las que se encuentra. No hay ni un solo metro de esa plaza de La Merced donde a día de hoy se pueda circular sin que haya peligro para las vidas de aquellos que están llevando cualquier tipo de vehículo a motor; no solamente un coche, sino cualquier tipo de bicicleta o motocicleta, la verdad es que se está jugando la vida. Y en estos días con lluvia lo hemos podido ver mejor, donde efectivamente, la lluvia cubre esos hundimientos, esos baches, y te puedes encontrar con un bache de treinta o cuarenta centímetros que, efectivamente, al final puede generar una caída con un desenlace fatal.

Por lo tanto, nosotros queremos que, efectivamente, se haga esa investigación, se lleve a cabo y todos los Grupos Municipales tengamos acceso a la documentación y que, efectivamente, se depuren responsabilidades de este proyecto, un proyecto que en el año 2011 fue presentado por el Equipo de Gobierno del Partido Popular, por el Alcalde, como un proyecto estrella, y que efectivamente, ha sido otro proyecto estrellado, igual que el de Campamento Benítez. Proyectos estrellados porque al final se convierten en grandes pozos de dinero público donde se tira el dinero público y donde, efectivamente, los ciudadanos al final, que han pagado con sus impuestos ese dinero, no ven ningún tipo de mejoría por parte o por culpa de una mala gestión que se realiza de ese proyecto, una mala gestión que en este caso es del propio Equipo de Gobierno del Partido Popular.

Nosotros, por tanto, esperamos que todos los Grupos Municipales hagamos esa labor de aprobar esta comisión, y lo más importante, depurar responsabilidades y que esas obras de reurbanización de la plaza se puedan llevar en el menor tiempo posible para evitar los problemas de seguridad que, como les decía, se vienen dando cada día en esa plaza".

Abierto el debate, se produjeron las siguientes intervenciones:

El Sr. Zorrilla Díaz: "Gracias, Presidente. Bien, lamentablemente de nuevo un tema que no es novedoso en esta Comisión ni en el Pleno. Digo lamentablemente porque desde hace años este tema sigue dando problemas, como bien ha expuesto el Sr. Brenes y como bien se expone en la Moción. Fueron múltiples las protestas de los vecinos y vecinas del entorno, como se explica en la Moción; fueron múltiples las mociones que se presentaron desde la Oposición -Grupo Socialista, el Grupo Municipal de Izquierda Unida, y creo recordar incluso del Concejal ya en su etapa de No Adscrito, Carlos Hernández Pezzi, presentó también con esta remodelación- referidas a distintos problemas de pavimentación, de acerado, de los macetones aquellos que se instalaron con dudoso gusto y de la replantación que hubo que acometer en varias ocasiones de los árboles que habían sido plantados en sustitución de los árboles con muchos años que ya existían allí, con una pérdida importante de sombra y de masa arbórea.



La verdad es que es una de las actuaciones más chapuceras que ha llevado a cabo el Equipo de Gobierno del Partido Popular en una zona tan céntrica y tan importante de nuestro entorno, del centro histórico. Máxime si a la vera, a la verita suya, se encuentra ese edificio, el Astoria, el antiguo cine Astoria-Victoria, que es otro de los ejemplos de los fiascos, de los fracasos del Partido Popular en pleno centro de Málaga.

Nos parecen razonables las peticiones que se hacen en los acuerdos de la Moción del Grupo Socialista y la vamos a apoyar íntegramente".

El Sr. Presidente: "Sr. Carballo".

El Sr. Carballo Gutiérrez: "Nosotros vamos a apoyar esta Moción, ¿vale? Nosotros no estábamos en aquel momento aquí, evidentemente, pero bueno, entendemos que no está de más preguntar sobre el tema y que se ponga todo claro, puesto que es cierto que hay ciertas deficiencias en esas obras que son bastante evidentes a la vista de cualquier transeúnte que pase por la plaza".

El Sr. Presidente: "Sra. Torralbo".

La Sra. Torralbo Calzado: "Sí, gracias. Cuando se hizo esa remodelación, se eliminaron los históricos adoquines que eran de 1857, 150 años habían perdurado. Los temas de accesibilidad obligaban a modificarlos, pero resulta que ahora la plaza es más inaccesible que con los propios adoquines. Nos han costado un dineral y nos han durado, pues mira, la verdad, ya quisieran poder durar los 150 años, pero no pretendíamos tanto. Pero es que no ha durado en condiciones ni años. Porque realmente ahora el problema es que son unos hundimientos peligrosos.

El otro día discurríamos lloviendo por esa zona de la plaza de La Merced viniendo de calle Álamo, y la verdad que los charcos te llegaban hasta por encima del tobillo y se puede uno caer, se puede tropezar, las motos se pueden pinchar, se pueden volcar... O sea, los riesgos son múltiples y el desastre es evidente.

La verdad es que antes de acometer una obra para las campañas electorales y esas cosas que tanto gustan de inaugurar, deberían Uds. observar más quizás y aprender un poquito más de la construcción tradicional. Lo he dicho antes y lo vuelvo a decir: lo que ha durado 150 años no puede ser que con todas las modernidades y con todos los recursos disponibles y medios tecnológicos no sea capaz de alcanzar ni los diez años. Debería darle un poquito de vergüenza que ocurran esas cosas.



Entonces, aprendamos de nuestra historia y no toquemos lo que no somos capaces de mejorar. Lo que no somos capaces de mejorar no lo toquemos, porque para hacer un pifio, mejor dejamos lo que teníamos.

Así que creo que la Moción atina bastante en que es una situación que hay que investigar, que hay que ver cómo se ha invertido ese dinero, cuáles son los costes y a qué se debe ese elevado presupuesto y las responsabilidades de esa investigación que se lleven a cabo, porque no podemos permitir que se dilapide el dinero público tan torpemente y tan de alguna manera ineficientemente".

El Sr. Presidente: "Sí, por nuestra parte vamos a votar a favor de la Moción, ningún problema. Efectivamente, esta obra que se hizo del '11, cuando empezaron los primeros hundimientos fue el Plan de Conservación a reponer y justamente donde se hundía volvió realmente otra vez a producirse.

La cuestión es que encargamos un estudio a Cemosá justamente porque era bastante raro, porque es una cuestión muy compleja, y el estudio, que está a su disposición, viene a hablar que justamente el hundimiento corresponde donde justo encima donde se encuentra sobre todo la red de servicios, ¿no?

Les hago un breve resumen, aunque lo que les voy a proponer en la siguiente es trabajar en esta cuestión en un punto concreto. Si hace falta, en el Consejo de Urbanismo dar cuenta con los profesionales y que nos den copia del informe y lo que haga falta.

Pero en definitiva, lo que viene a decir el informe justamente es que el hundimiento se produce dónde están los servicios. Justamente no era el problema de adoquines ni el cambio, yo creo que fueron los servicios al no renovarse por justamente, hay lavado de tierra, que es lo que lo ha producido. Y el informe viene a decir que hay dos cuestiones: o hay una fuga exactamente del lavado de tierra, como se nos da en algún punto, que es lo que está ocurriendo; o dos, podían ser también filtraciones en este sentido del agua de lluvia hacia abajo. Dicho lo cual, cualquiera de las dos cuestiones, es el agua la que está lavando el terreno.

No se puede hacer el tratamiento que nos dice la empresa, no se puede hacer algo superfluo en este sentido porque lo volverá a hundir -si ya digo, el Plan de Conservación lo ha entendido- y la propuesta que nos hace el equipo de obras del Ayuntamiento de Málaga, de Urbanismo, es lo siguiente: es bajar a 1,50, ¿vale?, sanearlo, abrirlo, bajar a 1,50 y esta vez ponerle una capa de grava para que después, a continuación, poner ya todo lo que es la zahorra, el hormigón y recuperar el adoquín. El adoquín, según el informe, es buenísimo,



es un adoquín muy, muy bueno, y por lo tanto, lo que es permanecer el propio adoquín que contiene la calle.

Y se haría como en dos fases. Una sería más rápida, que sería el lateral oeste, el lateral oeste de la plaza de La Merced -el que va a la Casa Natal Picasso, para que me orienten- y ese sí podríamos hacerlo de inmediato. Están terminando el proyecto, espero que el proyecto esté hecho en mayo y podamos buscar el dinero y ejecutarlo. Pero el lateral sur, que es el otro afectado, que es el que viene de calle Álamo como si fuéramos al túnel, la propuesta es que después de hablar con EMASA, vamos a cambiar el proyecto Carreteras-Álamo cambia todo el saneamiento y por lo tanto, toda la tubería de EMASA. La idea es poner una tubería nueva, que creemos que es lo que está produciendo, entonces vamos a cambiar. Con lo cual, vamos a unir, ese tramo de proyecto está incluido ya en el proyecto que se está trabajando de Álamo y Carretería en este sentido. Con lo cual, se hará en dos tramos: vuelvo a decir, lateral oeste, esa reforma la haremos con el proyecto propio, y el otro la haremos porque aprovecharemos para justamente cambiar el tubo de EMASA a uno mejor, que ya está el proyecto encargado.

Yo lo que les propongo, si les parece bien -porque el Sr. Brenes lo deja un poco caer en la Moción- es: a menos que quieran otra oportunidad, en el próximo Consejo de Urbanismo o en el que sea, poner un punto especial al terminar y quedarnos y llamar a los profesionales para que nos den copia del informe y se lo expliquen más detalladamente y más técnicamente de lo que yo puedo hacerlo, si les parece bien. O una sesión extraordinaria, ya lo que el Sr. Brenes opine; yo me adapto sin ningún problema.

Sr. Brenes".

El Sr. Brenes Cobos: "Sí, agradecer el voto a favor de todos los Grupos a la iniciativa.

Es totalmente necesario hacer y abrir esa investigación totalmente detallada y pormenorizada de lo que pasó en la plaza con las obras de la plaza de La Merced. Por lo tanto, sería mejor o una sesión extraordinaria del Consejo de Urbanismo, o varias -las que se necesiten- para poder ver todos los informes al respecto, tanto los que motivaron en su día las obras de reurbanización como las propias obras que se llevaron a cabo, los informes posteriores que, como bien ha dicho el Concejal, prácticamente se tuvieron que realizar seis meses después de inaugurar la plaza porque ya se descubrieron y ya estaban presentes los primeros desperfectos. Ya hubo que actuar en su momento y, como se ha visto, seis años después, la plaza está prácticamente para reurbanizarla de nuevo en la zona de rodaje.



Y por lo tanto, hace falta, efectivamente, ver con total detenimiento qué es lo que ha pasado y, efectivamente, ver si se pueden depurar responsabilidades políticas...". (Se apaga el micrófono automáticamente) "Acabo, si me permite. Le acepto, desde luego, ese añadido.

Y lo único hacer mención a que esas explicaciones que Ud. da sobre las obras que se van a llevar a cabo o esos informes que actualmente dice EMASA que hay que realizar, ya se conocían en el año 2010 y 2011, y ya el Grupo Municipal Socialista en su momento denunció que los informes técnicos que constaban en la Gerencia Municipal de Urbanismo estaban siendo desoídos por la pura necesidad del Equipo de Gobierno de hacer una obra pronto y mal, como han llegado a hacerlo. Pero esos informes sobre la necesidad de cambiar las tuberías que actualmente están en servicio, eso ya se conocía en el año 2010, lo que pasa es que se desoyó y no se interesaron en cambiar esas tuberías, justamente porque necesitaba mucho más tiempo de ejecución de obra y mucho más presupuesto, y entonces hicimos una auténtica chapuza...". (Se apaga el micrófono automáticamente) "Y si me permite, acabo... sobre terrenos de relleno, que era otro de los informes que en su día hizo la propia Gerencia Municipal de Urbanismo y que también no tuvimos en consideración, donde efectivamente se actuó sobre cincuenta centímetros del suelo sin hacer el rebaje de un metro y medio que nos pedía y que nos solicitaba la propia Gerencia Municipal de Urbanismo. Si es que el trabajo lo habían hecho los técnicos municipales. El problema, como les decía antes, es de la mala gestión que hizo el Equipo de Gobierno del Partido Popular, que tenía prisa en inaugurar una plaza, gastamos cuatro millones y medio en una auténtica chapuza. Pero créame que esos informes estaban en los expedientes y, si tiramos de hemeroteca, verá Ud. cómo en el año 2010, 2011 y 2012 hicimos denuncias sobre cómo Uds. no estaban teniendo en consideración esos informes, que a la vista de hoy, pues se ve que eran totalmente necesarios y oportunos, ¿no?".

El Sr. Presidente: "Sr. Espinosa... Sr. Zorrilla... Sr. Carballo... Sra. Torralbo.

Por nuestra parte, sin entrar en más debate, lo único -vuelvo a decir, desde mi ignorancia, y tendremos un espacio- es que no puede cambiarse, es decir, la tubería. Dividir fecales de pluviales no se puede en la tubería porque es de seiscientos a dos mil, si no se cambia en todo el tramado. De hecho, una de las cuestiones de por qué podemos hacer un lateral y el otro no -que a mí me gustaría, efectivamente, poder abordarlo porque, efectivamente, no estoy a gusto cómo está ahora mismo el lateral sur debido al rodaje- se tiene que unir al proyecto de Álamos porque hay que cambiar toda la tubería. No puedes cambiar una de seiscientos a una de dos mil, y la idea es cambiar todas las de dos mil, tanto fecales como pluviales, las pluviales que van a verter al río Guadalmedina y las fecales que van a Santa Isabel, al Pasillo de Santa Isabel.



Entonces, justamente lo que nos dice EMASA y supongo que en aquella época -sin estar- no se podía abordar ese cambio de tubería si no se hacía todo el tramado. Al decidir sólo hacer la plaza de La Merced y no calle Álamos y Carretería, pues se quedaba...". (Se apaga el micrófono automáticamente) "...encajar toda esta obra de ingeniería por parte de EMASA.

Pero vuelvo a decir que es desde mi ignorancia y espero que todas estas cosas nos las expliquen los técnicos bien explicadas. Digo lo que me han contado a mí hasta ahora. Pasamos a votar la Moción, si les parece... (intervención fuera de micrófono)... Sí, añadido".

La Sra. Secretaria: "La inclusión de lo del Consejo se produce, ¿en qué punto?".

El Sr. Presidente: "Sr. Brenes, sí, por ponerle un espacio, un sitio, una obligación, que no quede en el aire, que queda en el aire, entiendo. Por cambiar, que no parezca que queda en el aire, sino, nos obliguemos en el espacio determinado".

El Sr. Brenes Cobos: "Si Uds. lo consideran, en el punto primero -lo digo por agilizar también el tema-: *«Instar al Ayuntamiento de Málaga a abrir una investigación en el seno del Consejo de Urbanismo, de la Gerencia Municipal de Urbanismo -¿de acuerdo?- sobre las obras...»*, y continúa igual, ¿vale? Digo, para acotar el espacio, como ha propuesto el Sr. Pomares, de dónde se deben de ver esos expedientes, que sea en el seno del consejo. Gracias".

El Sr. Presidente: "Votamos".

La Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno adopte los siguientes acuerdos:

PRIMERO.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a abrir una investigación en el seno del Consejo Rector de la GMU sobre las obras de reurbanización que se llevaron en la plaza de la Merced y que supusieron un coste de 4'5 millones de euros con la presencia de todos los grupos municipales teniendo acceso a todos los expedientes.

SEGUNDO.- Instar al equipo de gobierno del Ayuntamiento de Málaga a depurar las responsabilidades que se depuren de la investigación realizada.

TERCERA.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a acometer de manera inmediata los trabajos de reurbanización para acabar con el problema de socavones y hundimientos que viene sufriendo la zona.



Área de Movilidad:

Punto nº 8- Se dio cuenta de Moción del concejal no adscrito D. Juan José Espinosa Sampedro, presentada el 5 de marzo de 2018, **relativa a la ampliación de la línea 2 de la EMT para el acceso en transporte público al Jardín Histórico-Botánico de la Concepción**, que esencialmente es como sigue:

“El Jardín Histórico Botánico de la Concepción, es uno de los grandes atractivos con los que cuenta la ciudad de Málaga. Según los datos del Ayuntamiento, en el año 2017 visitaron el Jardín Botánico de la Concepción 47.600 personas, la cifra más alta desde el año 1995.

Tras la supresión de la línea 91 de la EMT, no hay ninguna línea de transporte público que permita llegar hasta las puertas del Jardín Botánico de la Concepción. La única opción existente en la actualidad es la Línea 2 que comunica la Alameda Principal con Ciudad Jardín. El problema reside en que la última parada de dicha línea, la parada 251 ubicada en San José, se encuentra a más de 1 km de distancia de las puertas de la Concepción, lo que obliga los visitantes a realizar ese trayecto a pie, en un trayecto que además no está acondicionado para garantizar la seguridad de los viandantes.

En el caso de familias con niños, personas mayores o personas con movilidad reducida el caso se agrava aún más, imposibilitando de facto el acceso a un equipamiento clave de la ciudad mediante transporte público.

La otra opción con la que cuentan los ciudadanos malagueños y malagueñas, y los turistas que visitan nuestra ciudad, es el autobús turístico que comunica los Jardines de la Concepción con la estación de autobuses y Tabacalera. Se trata de una empresa privada que brinda eses servicio con unos horarios restringidos.

Entendemos que es de nuestra ciudad y por su parte el Ayuntamiento de Málaga a través de la Empresa Municipal de Transporte, ha de ofrecer las máximas posibilidades para que tanto nuestras vecinas y vecinos, y las personas que visitan la ciudad puedan acceder en transporte público a visitar uno de los lugares más emblemáticos, bien de interés cultural y patrimonio histórico de nuestro país.

Es por ello que, para garantizar el acceso mediante transporte público a un recinto de alto interés y valor histórico y medioambiental, proponemos los siguientes

ACUERDOS

- 1. El Equipo de gobierno tomará las medidas pertinentes para ampliar el recorrido de la Línea 2 para garantizar su llegada a las puertas de acceso de los Jardines Botánicos de La Concepción.*



2. *El Ayuntamiento de Málaga incluirá en la página web del Jardín Botánico de La Concepción el recorrido de la línea 2 a través del cual se podrá llegar hasta el mismo transporte público."*

En la sesión, el **Sr. Presidente** indicó: "Tenemos en este punto dos peticiones de palabra, una de Dña. María Antonia Coloma Parro, en representación de la Agrupación de Desarrollo Málaga Accesible, y también de D. Alfredo de Pablos Calelle, también en calidad de Coordinador General de la Agrupación de Desarrollo Málaga Accesible ¿Van a hablar los dos, D. Alfredo, o Ud. nada más? Ud.

Pues como siempre, y una vez más que se incumple que el ambón esté a la altura adecuada para hacerlo accesible a todas las personas que asisten a este Pleno, tendrá Ud. que acercarse al micro que Ud. desee para hablar.

Gracias de antemano, D. Alfredo, por su participación una vez más en esta Comisión".

Se hace constar que la intervención de D. Alfredo de Pablos Calelle, manifestando actuar como Coordinador General de la Agrupación de Desarrollo Málaga Accesible, se omite en la presente Acta por no cumplir la solicitud con los requisitos formales para la participación de los organismos representativos de interés general o sectorial en las sesiones plenarias y, consecuentemente, en la Comisión del Pleno.

Seguidamente el **Sr. Presidente** dio la palabra al **Sr. Espinosa Sampedro**, quien dijo: "Sí, muchas gracias. Encantado de sumarme siempre a las reivindicaciones que se plantean y que apoya la Agrupación de Desarrollo. Agradecer nuevamente, y como siempre, a Alfredo de Pablos y al resto de compañeros que nos acompañan, por su trabajo y por su implicación siempre en la accesibilidad y en la movilidad con esta ciudad.

Y de paso, una vez más, a ver cuándo ponemos -que tampoco es para tanto- y lo hacemos accesible el micrófono a la altura. No creo que sea una cuestión tan presupuestaria. No sé si habrá que esperar a los Presupuestos de mayo, o no sabemos cuándo llegarán los presupuestos.

Entrando en la materia que hoy traemos, cincuenta mil personas visitaron el Jardín Histórico Botánico en nuestra ciudad, uno de los grandes atractivos de la misma. Lamentablemente, es muy complicado para las personas de movilidad reducida, y no sólo para ellas, sino también para familias con niños o personas mayores, el acceso para llegar. No entendemos por qué la supresión de la línea 91, y la única opción es la línea 2 que nos deja en la parada 251 de San José y harto complicado...". (Se apaga el micrófono automáticamente)



El Sr. Presidente señaló: "Sí, Sr. Espinosa, continúe, por favor".

El Sr. Espinosa Sampedro añadió: "...harto complicado llegar desde la parada a la puerta del jardín. Yo invitaría a que hiciésemos algunos concejales y concejalas el recorrido a pie y cuando lo estamos haciendo -yo tuve la oportunidad de hacerlo con algunos compañeros el viernes- sorprendentemente hay un tramo del trayecto en el que te tienes que bajar de la acera y andar por la carretera, y también en silla de ruedas tienes que tirarte físicamente a la carretera. Pero si lo quieres seguir en la acera, te puedes encontrar con una farola, un bordillo levantado, una parte que en silla te inclina y te escupe -perdón la expresión- otra vez a la carretera, etcétera, etcétera.

Al fin y al cabo lo que venimos a pedir es que se solvente esta situación, que es un poco desagradable e insólita. Y estamos hablando de un tramo que no llega ni a un kilómetro y que la línea 2 está allí. No estamos pidiendo que se abra una línea nueva, sino que la línea 2 haga ochocientos metros más y deje a las personas y a todas las personas de esta ciudad, todos los malagueños y las malagueñas tengan la posibilidad real de acceder cuando quieran a visitar nuestro Jardín Histórico Botánico. No creo que sea nada complicado, lo complicado es llegar ahora. Hacerlo fácil no creo que sea nada complicado, y mucho menos costoso.

Por tanto, no pedimos sensibilidad -siempre lo recuerda Alfredo-, pedimos derecho. Hagámoslo posible.

Ya no me diga que no de antemano, Sra. Maeso. Hagámoslo posible, hagámoslo posible, que verá cómo podemos".

Abierto el debate, se produjeron las siguientes intervenciones.

El Sr. Zorrilla Díaz: "Gracias, Presidente.

Bien, yo creo que lo han explicado muy bien tanto el Sr. De Pablos como el Sr. Espinosa. Y lamentablemente es un nuevo ejemplo en nuestra ciudad de lugares que son inaccesibles, de equipamientos públicos de los que no pueden disfrutar la totalidad de los ciudadanos y ciudadanas de nuestra ciudad.

Denunciábamos hace poco tiempo con el Campamento Benítez, recientemente abierto al uso público, a pesar de que no reúne las condiciones mínimas para su disfrute, y mucho menos, no reúne condiciones para las personas con problemas de movilidad.



Este es otro caso. Tenemos una de las joyas de Málaga, este Jardín Botánico inigualable, este jardín subtropical del que hay pocos ejemplos en nuestro país, del que no pueden disfrutar las personas con movilidad reducida. Pero es que el Sr. de Pablos lo ha explicado muchas veces y aquí mismo, en este Salón de Plenos, se ha dicho en muchas ocasiones. No sólo son las personas con movilidad reducida. Cuando las personas con movilidad reducida tienen un ámbito inaccesible, este ámbito es inaccesible también para personas mayores, para niños, o para niños que van en coches de ruedas. En fin, que la accesibilidad para las personas con movilidad reducida es un test también del disfrute, de la posibilidad de disfrute de los espacios públicos de nuestra ciudad.

Este aspecto debe de solucionarse de forma inmediata o de forma urgente, tanto el poder llegar mediante el transporte público al Jardín Botánico, algo que atañe y que afecta no sólo a las personas con problemas de movilidad, sino al conjunto de la ciudadanía que no vaya en coche privado, como el propio disfrute de ese espacio en el interior de ese espacio.

Nada más y gracias".

El Sr. Presidente: "Sr. Carballo".

El Sr. Carballo Gutiérrez: "Gracias, Presidente. Bueno, agradecer a Alfredo también sus palabras. Bueno, una más, ¿verdad, Alfredo? Es que parece que cada Comisión, cada Pleno que venimos aquí, siempre tenemos una moción pidiendo mejora de la accesibilidad, pero es que es una realidad. O sea, cuando se traen es por algo, es un síntoma más que evidente de que hay trabajo por hacer todavía en nuestra ciudad.

Y bueno, nosotros aquí simplemente, hoy ha sido el Concejal No Adscrito, Juanjo Espinosa, pero aquí estamos siempre dándole voz a la Agrupación de Desarrollo Málaga Accesible para que el Ayuntamiento tome nota y actúe como debe hacerse en una ciudad como la que sacamos pecho normalmente de Málaga, diciendo que es una ciudad accesible.

Entonces, nosotros vamos a apoyar la Moción, como no puede ser de otra manera, y esperemos que se pongan todos los medios necesarios y suficientes para que cualquier ciudadano en nuestra ciudad pueda acceder a esa joya que tenemos y que es una pena que haya gente que no pueda o que tenga dificultades al menos para llegar hasta allí".

El Sr. Presidente: "Sra. Torralbo".



La Sra. Torralbo Calzado: "Sí, gracias. Bueno, pues la verdad es que se ha explicado ya bastante bien y hay que agradecer a la Agrupación de Desarrollo su preocupación en todos estos temas. Pero es que, además, pone en evidencia una política digamos de trabajar solamente en lo que se ve en el centro de Málaga, dejar aislado el Jardín Botánico de la Concepción, con lo que supone -y aislado está cuando no hay transporte público de la EMT- ... (intervención fuera de micrófono)... Taxis sí que hay, Sra. Maeso, también hay como transporte público el coche oficial que usan tantos de este Pleno. No, no, yo no lo uso, yo no lo uso. Yo uso el taxi precisamente y sé lo que cuesta el taxi. Sé que la mayoría de la gente no lo puede pagar. Es una cuestión ocasional y lujosamente a veces que lo podrán pagar, pero la mayoría de la gente no puede. Por eso conozco muy bien los precios de cada uno de los desplazamientos. Pero bueno, aquí se utiliza el coche oficial como si fuese transporte público, que no lo es, para distintos desplazamientos nocturnos y demás con mucha asiduidad.

Pero centrándonos en el tema, está aislado, está aislado cuando no hay un autobús, cuando tienes que coger o el autobús turístico, que es una empresa privada y que además es cara -más cara que un transporte normal- o un taxi. Entonces, de esa manera no se entiende ni siquiera la política en torno al turismo.

¿Qué es lo que se pretende? ¿Qué es lo que se pretende con ello? Pues no sé, realmente ni se fomenta la accesibilidad ni la movilidad, ni tampoco a nivel turístico, que no es el tema digamos estrella nuestro, pero sí el suyo, tampoco se hace bien. Entonces, la verdad que es un auténtico desastre que no haya una manera de llegar y que la manera que haya sea peligrosa y ponga en peligro a los viandantes o a las personas con movilidad reducida porque no hay apenas aceras, arcén, ni manera de cruzar.

Eso pasa en muchas partes de esta ciudad. Lo que pasa que aquí hemos traído, como el caso del aeropuerto, el Jardín Botánico; pero podríamos seguir hablando de zonas de la periferia que Uds. no ven, o no quieren ver, que están totalmente aisladas, con mala accesibilidad, con mala movilidad, con pocos pasos peatones, con aceras mal diseñadas y donde no se puede la población mover.

Entonces, bueno, creo que en este caso nada más por el hecho de que es una joyita de Málaga, que además les interesa a nivel turístico, deberían también ponerse en marcha y ampliar esa línea 2 para que se pueda llegar a la puerta del Jardín Botánico. Que tiene hasta problemas para aparcamientos, que lo hemos visto cuando hay eventos, que no alcanza el aparcamiento suficiente. O sea, que es que ni siquiera en coche hay momentos en los que tampoco se puede ir.

Bueno, pues lo dejamos ahí y lo cerramos, ¿o qué? ¿O lo dejamos para las élites?"



El Sr. Presidente: "Por parte del Grupo Socialista, Sr. Brenes".

El Sr. Brenes Cobos: "Sí, muchas gracias. Nosotros tenemos un Concejal número 32 en este Pleno y es la Agrupación de Desarrollo Málaga Accesible y su portavoz, y es así porque, efectivamente, Pleno tras Pleno, Comisión tras Comisión, tienen que venir a demandar lo que nosotros desde luego, como Ayuntamiento de Málaga, pues no somos capaces de resolver, ¿verdad?"

Y lo digo porque esta Moción que trae hoy el Sr. Espinosa no es nueva; esto se debatió aquí en el año 2013 y lo trajo el Grupo Municipal Socialista. Y denunciamos que lo que se estaba haciendo, eliminando la línea 61 de la EMT, era privatizar el servicio porque se lo estaban dando Uds. al bus turístico, y fue lo que denunciamos. Porque esa línea 61, que estaba en marcha y que estaba en funcionamiento... (intervención fuera de micrófono)... 61, 61, 61. En aquella época..."...(intervención fuera de micrófono)...

El Sr. Presidente: "Por favor...".

El Sr. Brenes Cobos: "Sra. Maeso, en aquella época era la línea 61, por eso la parada de la EMT en el Jardín Botánico La Concepción es la 61-51, Sra. Maeso. No me diga Ud. a mí, «no le hable Ud. a Noé de la lluvia», no le hable Ud. a Noé de la lluvia. Porque el Concejal que en su día llevaba la EMT por parte del Equipo de Gobierno del Partido Popular, que estaba ahí enfrente, se dedicó durante toda la sesión a justificar, efectivamente, la privatización que Uds. estaban haciendo. Y ahí aparecen las declaraciones, aprovechando además que está aquí el Sr. Recio de La Opinión de Málaga, que fue el periódico que efectivamente lo sacó. Y solamente tienen Uds. que entrar en La Opinión de Málaga del día 24 de abril del año 2013 y verán lo que Uds. intentaron justificar con lo que hicieron.

Justamente hoy, cinco años después, tienen que venir aquí estos señores a reclamar lo que es un derecho: poder acceder a un servicio que antes tenían, que era que antes sí llegaba el autobús a La Concepción y prestaba servicios, los fines de semana y festivos, Sra. Maeso. Solamente llegaba los fines de semana y festivos, y Uds. argumentaron que con el bus turístico todos los malagueños iban a poder y tener la posibilidad de ir todos los días al Jardín Botánico y que por eso se le daba al bus turístico ese servicio que en su día prestaba la EMT.

Y en este caso, en vez de ir para adelante, Uds. han hecho como los cangrejos, ir para atrás. No solamente Uds., porque si Uds. fuesen para atrás, a mí la verdad no me



importaría mucho. La verdad es que cuando se pierden servicios al final los que lo acaban pagando son los ciudadanos.

Hace cinco años, Sra. Maeso. Le invito a que Ud. repaso las actas de Pleno, y como le digo, incluso le he dicho las fuentes en las que Ud. puede ver cómo en su día Uds. tomaron esta decisión y cómo en el día de hoy, cinco años después, tienen que venir los ciudadanos a reclamar nuevamente aquí recuperar servicios que en su día tuvieron. Gracias".

El Sr. Presidente: "Sra. Maeso".

La Sra. Maeso González: "Sí, bueno, pues por una parte, les pediría a los concejales de la Oposición que fueran más responsables porque en la actualidad, y si ven la app de la EMT, se puede ver cómo la línea 91 en la actualidad llega hasta el Jardín Botánico de La Concepción al precio de 1,30 euros, puede Ud. mirarlo actualmente.

Entonces, el transporte público se está dando. ¿Que es verdad que no se está dando al colectivo de personas con movilidad reducida? Ciertamente es. Por lo tanto, le propongo una enmienda. No sé cómo actualmente estaba la línea en el año '13 porque yo en ese momento no estaba aquí, pero en la actualidad, según los informes de los técnicos, es imposible que se acceda con el mismo autobús de la línea que se propone, la línea 2, ni que acceda ni que dé la vuelta en el Jardín Botánico. Por lo tanto, le propongo la enmienda de que se garantice la accesibilidad al Jardín Botánico a las personas con movilidad reducida mediante transporte público, ya sea utilizando un metrobús con rampa o utilizando los sistemas de transporte público a demanda con taxi como se está estudiando para algunas poblaciones, si así es más conveniente. Por supuesto, al precio del transporte público del autobús, pero ofreciéndolo con vehículos que sean accesibles, o sea, que estén a disposición de las personas con movilidad reducida y por lo tanto, les asegure la accesibilidad a este espacio".

El Sr. Presidente: "Sr. Espinosa".

El Sr. Espinosa Sampedro: "Alguien miente, Sra. Maeso, aquí. Alguien miente porque nosotros hemos llamado y nos han dicho que la línea 91 está suspendida. O sea, alguien miente aquí. El rato que estuvimos el viernes allí no llegó ninguna línea 91. Eso sí, llegaron turistas como... (intervención fuera de micrófono)... Claro, claro...".

El Sr. Presidente: "Sr. Brenes, por favor, guardamos silencio y respetamos los turnos. Sr. Espinosa, adelante".



El Sr. Espinosa Sampedro: "Sí que llegaron turistas en la línea 2 y se encontraron con el esperpento -turistas de movilidad reducida- de acceder, en la línea 2, que es la línea pública. La línea 91, si Ud. hace referencia al bus turístico privado, que tiene unas horas restringidas, pues ahí nos dicen... en principio, le dicen a uno de los compañeros que no hay accesibilidad en esa línea y después le dicen que hay una plaza, no sé si para que se calmara o para que lo intentara o se pusiera en la cola. Sea como fuese, no es accesible...".
(Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente: "Para ir terminando, Sr. Espinosa".

El Sr. Espinosa Sampedro: "Lo que estamos pidiendo es que haya un transporte público, no un transporte privado; un transporte público.

Que me parece bien la idea que Ud. propone, que sea un microbús, pues que lo sea, pero si es que los estudios técnicos dicen que la línea 2 lo tiene complicado al dar la vuelta o lo que Ud. mejor argumente. Que haya un transporte público, sería la enmienda que le podemos aceptar, ya sea microbús o lo que fuese.

Y agradecer el apoyo del resto de los Grupos a la Moción, agradecer una vez más a la Agrupación de Desarrollo.

Y el segundo punto lo quitaríamos si... Bueno, el segundo punto lo que dice es que, claro, como la información es tan dispersa porque si llamas a un lugar te dicen una cosa, la EMT no sabe nada de la línea 91, si llamas al 010 o a los teléfonos de acceso al Ayuntamiento. Lo que pedimos es que se ponga en la web del Jardín Botánico cuál es la forma de acceder".

La Sra. Secretaria: "¿Podría decir cómo queda redactado entonces el punto? Imagino, el 1, ¿no?".

El Sr. Espinosa Sampedro: "¿El punto 1?".

La Sra. Secretaria: "Sí".

La Sra. Maeso González: «*Que el Equipo de Gobierno tome las medidas pertinentes para garantizar la llegada a las puertas de acceso al Jardín Botánico de La Concepción a las personas con movilidad reducida*».

El Sr. Espinosa Sampedro: "«...en transporte público»".



La Sra. Maeso González: "Yo he dicho: «*en transporte público*», ¿no? ¿O no he dicho nada? Vale: «...*mediante transporte público a las personas con movilidad reducida*», «*transporte público*», ¿vale?

Y en el segundo: «*El Ayuntamiento de Málaga incluirá en la página web del Jardín Botánico el recorrido de las líneas de transporte público*», ¿no? O: «...*la información a través de la cual se podrá llegar hasta el mismo en transporte público*», quitando lo de «*línea...*». De todas maneras... Bueno".

El Sr. Presidente: "Sí, podemos seguir, hemos tomado nota. Sr. Zorrilla, ¿alguna intervención segunda? Sr. Carballo... Sí, Sra. Torralbo".

La Sra. Torralbo Calzado: "Solamente recordar, por ejemplo, que esa línea entiendo que sí, que tiene algunos transportes, cinco viajes en invierno al día y siete en verano, no figura por ejemplo en Google Maps. O sea, cuando le pides llegar al Jardín Botánico desde aquí, la única línea a la que se refiere es la que enganche con la 2 y los trece minutos andando... (intervención fuera de micrófono)... No, pero es que es un problema serio, es que no la considera una línea de transporte público ni Google. Con lo cual, no te recomienda que la cojas para llegar al Jardín Botánico.

Claro, porque además, al ser una empresa privada, aunque tenga unos horarios y están ahí, la posibilidad de modificarlos es mucho más flexible, el hecho de no cumplirlos está mucho menos controlado, y eso lo saben Uds. Hombre, todos hemos sido turistas y sabemos cómo funcionan esas líneas; la regularidad es algo que... En fin, siempre que haya público cuando no la hay pues no se mantiene. Entonces, pues apoyar la medida de que sea una línea pública la que llegue al Jardín Botánico".

El Sr. Presidente: "Sr. Brenes".

El Sr. Brenes Cobos: "Sí. No puede figurar ni puede aparecer porque, efectivamente, esa línea 91 que se le dio ese nombre, que antes no tenía ese nombre, antes era el bus turístico, le dieron justamente el nombre de «*línea 91*» porque Uds. quitaron y privatizaron la línea 61. Y por eso, si Uds. se meten, podrán ver cómo, efectivamente, en los tiempos que aparece y en la página web no te aparece la línea 91 de la EMT, te aparece justamente el bus turístico. Incluso te pintan arriba el bus turístico. ¿Por qué? Porque no es un servicio que presta la EMT, presta un bus turístico, presta un bus turístico... (intervención fuera de micrófono)... Pero ¿lo quiere ver aquí? Pero ¿quiere mirar Ud. lo que le dicen sus ojos? Sra. Maeso, mire Ud. lo que dicen sus ojos, lea Ud. lo que dicen sus ojos. Si está aquí, esta es la página de la EMT...".



El Sr. Presidente: "Por favor. Por favor, guardamos silencio y nos respetamos. Sr. Brenes, un momento. Sr. Brenes, Sr. Brenes, un momentito... Sr. Brenes, estoy intentando que le tengan respeto, pero si Ud. mismo no se lo tiene a sí mismo... Es decir, calmémonos. Vamos a respetar los turnos de los concejales que intervienen, por favor. Sr. Brenes, de nuevo, por favor".

El Sr. Brenes Cobos: "Sí, que lo que le digo, que yo no me he dedicado a pintar esto, que esto es lo que pone en la EMT. Y que efectivamente, lo que hace falta es que esa línea que hace cinco años se quitó, que es la línea 61, llámelo Ud. ahora como Ud. quiera, que es lo que Ud. está proponiendo hoy aquí ahora mismo como enmienda a la Moción. Que nosotros lo vemos muy bien, pero que hace cinco años Uds. no debieron de quitar ese servicio porque ese servicio sí lo prestaba la EMT y sí se prestaba con autobuses adaptados para las personas con movilidad reducida. Entonces, cinco años después le damos otra vez la bienvenida, si nosotros no tenemos ningún tipo de problema. La cuestión es que cinco años estos señores han tenido denegados sus derechos por su propio Ayuntamiento. Gracias".

El Sr. Presidente: "Sra. Maeso".

La Sra. Maeso González: "Yo animaría al Sr. Brenes y al Sr. Espinosa que también impulsaran medidas para que los niños de los colegios puedan acceder a las aulas, porque desgraciadamente hay muchas aulas que están en primeras plantas y no tienen ni una mala rampa, ni un mal ascensor para acceder".

El Sr. Presidente: "¿Estamos entonces en disposición de votar? Pasamos a votar".

La Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno adopte los siguientes acuerdos:

1.- El Equipo de gobierno tome las medidas pertinentes para garantizar la llegada a las puertas de acceso de los Jardines Botánicos de La Concepción mediante transporte público a las personas con movilidad reducida.

2.- El Ayuntamiento de Málaga incluirá en la página web del Jardín Botánico de La Concepción la información a través de la cual se podrá llegar al mismo en transporte público.

Punto nº 9- Se dio cuenta de Moción del Portavoz del Grupo Municipal Málaga para la Gente, D. Eduardo Zorrilla Díaz, presentada el 5 de marzo de 2018, **relativa a la mejora de movilidad y accesibilidad desde una perspectiva de género y para la implantación de paradas intermedias o a demanda de las usuarias de la EMT**, que esencialmente es como sigue:



“En la situación actual, y con la violencia machista existente, las calles, la noche y la vuelta a casa es, desgraciadamente, especialmente insegura para muchas mujeres. Y no es solo porque lo hayan sufrido muchas mujeres en primera persona, existen varios estudios de impacto en función de género en transporte y movilidad.

Estos estudios nos aportan datos importantes como que los desplazamientos de las mujeres suponen más del 50% del total diario de todos desplazamientos que se realizan. Para muchas mujeres, el acceso al vehículo privado está restringido por motivos económicos; la mayor sensación de inseguridad que, con carácter general tienen las mujeres tiene también incidencia en su movilidad. Si en el uso o en el acceso de las mujeres a determinadas infraestructuras del transporte como pueden ser en los desplazamientos, trayectos, marquesinas o paradas del autobús, no se garantiza la sensación de seguridad, las mujeres limitarán su movilidad a determinados lugares y momentos por la sensación de miedo al que puede que tengan que hacer frente.

Atender y mejorar cuestiones como la accesibilidad, las zonas de espera, tanto los trayectos como recorridos y desplazamientos en las paradas, iluminación, etcétera, serán determinantes para garantizar la libertad y la posibilidad de desarrollo personal y de acceso a este servicio de todas las personas, sin discriminación por razón de sexo.

Ni el urbanismo ni la movilidad de nuestra ciudad están diseñados con una visión de género. Ni siquiera los barrios de nueva construcción, como por ejemplo en Teatinos, están pensados ni desarrollados teniendo en cuenta como esas avenidas y grandes soportales afectan en la sensación de inseguridad, y especialmente en las mujeres. Un buen diseño urbano que garantice la accesibilidad, el confort y la seguridad en sus calles y espacios públicos constituye el otro elemento fundamental en el impulso de una movilidad pensada desde la perspectiva de género.

Si bien el coche parece ser un medio que responde adecuadamente a las necesidades de la movilidad de las mujeres: enorme flexibilidad, posibilidad de llevar y traer a terceros, capacidad para transportar objetos y compras y percepción de seguridad cuando se viaja de noche; sin embargo la tendencia de los hombres a monopolizar el uso del vehículo familiar como medio de transporte propio no hace sino aumentar la dependencia de las mujeres del transporte público o no motorizado.

A consecuencia de ello, muchas mujeres tienen que bajarse y/o subirse en paradas donde alrededor no hay nada ni nadie, haciendo largo e inseguro el tiempo de espera o el del camino a casa. Muchas mujeres incluso a fin de evitar estas situaciones acceden al transporte privado en su vuelta a casa de noche.



Es cierto que desgraciadamente no podemos dejar a cada uno de las usuarias de la EMT en su casa, pero si plantear “paradas intermedias” o “a demanda” lo que posibilitaría apearse en una zona más cercana a su destino lo cual a su vez reduce la sensación de inseguridad y el riesgo de agresiones. Esta es una medida claro ejemplo de cambios y propuestas en movilidad con perspectiva de género.

Por ello proponemos que la Empresa Municipal de Transportes (EMT) tras su correspondiente estudio y análisis, dé indicaciones a sus conductores y conductoras para que puedan hacer paradas fuera de las oficiales en horario nocturno para garantizar la seguridad de las usuarias. La medida estaría destinada a cualquier usuaria para que pueda apearse en una zona más cercana a su destino y ayudar a su seguridad, pero viene siendo reclamada además por muchas usuarias y el consistorio debe responder con políticas desde la perspectiva de género. Para ello se tendrían que analizar las líneas y horarios, además de las líneas nocturnas, tendrían estas paradas intermedias y que cuente para ello con trabajadoras, expertas y colectivos, ya que se trata de ver en que días y horas se implanta y cuáles serían dichas paradas.

Existen dos posibilidades. Por un lado, estarán las paradas intermedias, que se trataría de establecer un punto medio fijo entre dos paradas para que la persona que lo solicite tenga que hacer menos recorrido hasta su casa. Por otro lado, estarían las paradas a demanda, donde, en este caso, la usuaria podría indicar al conductor dónde parar exactamente, siempre y cuando no implique desviarse de la ruta. Este sistema ya está teniendo una acogida positiva en las ciudades en las que ya se está aplicando.

Estas medidas ya se han aprobado o se están aplicando en numerosas ciudades como San Sebastián, Vitoria, Valencia, Santander y Barcelona. El servicio de paradas intermedias en horario nocturno ya funciona en Vigo, y Bilbao o Tarrasa, entre otros. En ciudades de Alemania y otros países ya lleva funcionando desde hace años.

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

ACUERDOS

1.-Realizar un estudio conjunto por parte de los servicios técnicos del Área de Igualdad y de la Empresa Malagueña de Transportes (EMT) al objeto de mejorar la seguridad, movilidad y accesibilidad de la ciudad desde una perspectiva de género, previo informe técnico o circunstancias especiales del día a día, en aquellos supuestos en los que se justifique debidamente la concurrencia de circunstancias, que así lo aconsejen, podrán autorizarse paradas nocturnas intermedias para embarque y desembarque de personas



usuarias, fuera de las actualmente prefijadas para esa línea en los tramos, condiciones y horarios que se determinen para cada servicio.

2.-Implantar esta medida de paradas intermedias o a demanda de las usuarias para líneas de la Empresa Malagueña de Transportes (EMT) de horario nocturno los días festivos y fines de semana sin perjuicio de poder extender esta medida al resto de los servicios en la medida de la aceptación y/o viabilidad técnica de la misma."

En la sesión, tras la lectura del punto nº 9, **la Sra. Torralbo Calzado** indicó: "Disculpe, Presidente. Que podíamos unirla con la de Málaga Ahora, nuestra, del número 11".

El Sr. Presidente dijo: "Ah, perfecto. Muchísimas gracias, Sra. Torralbo, por la apreciación".

Seguidamente la Secretaria procedió a dar lectura al punto número 11 del orden del día.

El Sr. Presidente añadió: "Como se une, como Uds. quieran, ¿empieza el Sr. Zorrilla?"

A continuación se produjeron las siguientes intervenciones:

El Sr. Zorrilla Díaz: "Bien, gracias, Presidente. Bien, es sabido y no me voy a extender sobre la situación actual en la que la violencia machista campa a sus anchas. Es importante todavía la sensación de inseguridad de las mujeres, sobre todo por las noches y en algunas calles especialmente solitarias es más insegura.

También es sabido que ni el urbanismo ni la movilidad en nuestra ciudad se están diseñando todavía, y hay todavía graves carencias en materia de la visión de género. Sin embargo, la visión de género afecta de forma importante, o puede afectar, a la movilidad y también al urbanismo, a la hora de su diseño. Un dato: la mayoría de los desplazamientos ahora mismo en Málaga, más del 50 por ciento, los hacen las mujeres. Sin embargo, para muchas mujeres el vehículo privado no es accesible, bien porque no disponen de él o bien - también hay que decirlo- porque cuando hay un coche en la casa suele o solemos ser los hombres -no es mi caso, pero solemos ser los hombres en general, y eso hay que reconocerlo- los que monopolizamos el uso del vehículo, mayoritariamente, en función de las encuestas también que lo demuestran. Sin embargo, es el coche el que da más sensación de seguridad a la mujer en sus desplazamientos, en sus desplazamientos de noche, el que tiene más flexibilidad y más capacidad para moverse con autonomía y con esa sensación de seguridad.



El transporte público, sobre todo de noche, tiene o causa problemas de inseguridad a muchas mujeres, tanto en los trayectos como en las esperas en las marquesinas, como a la hora de bajarse en las paradas, como en los trayectos desde las paradas hasta el punto de destino. Por eso en muchas ciudades se están llevando a cabo estudios, y no sólo estudios, sino que ya se han puesto en marcha algunas iniciativas para hacer el transporte público más seguro y más confiable para las mujeres, sobre todo en horarios nocturnos.

Lo que planteamos mediante nuestra Moción es que pueda estudiarse por la EMT, en colaboración con los técnicos también y las técnicas del Área de Igualdad la posibilidad de hacer dos medidas: paradas intermedias que puedan acercar más a las mujeres a su destino...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente: "Sí, para terminar, Sr. Zorrilla".

El Sr. Zorrilla Díaz: "...paradas a demandas. En ambos casos, sin desviarse de la ruta que tiene ese vehículo de transporte público. Lo planteamos que se haga ese estudio, en principio para el horario nocturno en los días festivos y fines de semana, sin perjuicio de que en función de ver cómo funciona esta iniciativa, pues se pueda extender esta medida al resto de servicios en la medida que sea aceptada y se vea que funciona bien. Nada más y gracias".

El Sr. Presidente: "Sra. Torralbo, para presentar su Moción, si es tan amable. Gracias".

La Sra. Torralbo Calzado: "Sí, gracias. Bueno, pues un poco en la misma línea, nosotros presentamos una moción también para incidir en la perspectiva de género. El hecho de que la noche sea un momento durante el día más inseguro para las mujeres. Las sensaciones de peligro y de dificultad en asumir determinados desplazamientos recaen mucho más fuertemente sobre las mujeres que sobre los hombres, y eso es una realidad. Se hablaba mucho últimamente por ejemplo cómo todas creo que podemos decir que en algún momento discurriendo por una calle un poco de noche, no muy tarde a lo mejor, pero sí muy tranquila en cuanto a que no había gente, hemos cogido las llaves como medida de seguridad por si alguien le agredía poder reaccionar con algo que pudiera hacer algún impacto.

Eso es un sentimiento que se mantiene, además, a lo lugar de los años, y quizá con la edad se discurre menos por zonas despobladas por la noche y entonces ocurre mucho más en los periodos más jóvenes. Pero cuando vuelves a hacerlo vuelves a tener las mismas sensaciones que cuando tenías quince, dieciséis, diecisiete o dieciocho años. Y la



realidad es que hay que buscar medidas que democraticen la ciudad y que no recluyan a las mujeres en el ámbito cercano por no poder desplazarse de noche o por no poder acudir a los locales de ocio o a donde les dé la gana al fin y al cabo.

La perspectiva de género es fundamental para la movilidad y a la vez para la seguridad de las personas. En este caso nosotros lo que venimos a reclamar es algo parecido a lo que se ha dicho: una encuesta en la que se vea cuáles son las barreras o problemas que tienen las mujeres y las jóvenes para el transporte público en la EMT.

También que se revisen algunas líneas nocturnas y se amplíen recorridos. Muy demanda la línea N-4 que llega al Hospital Clínico y que incluya la zona de calle Plutarco. Numerosas personas me han contactado después de conocer esta propuesta porque decían que es una demanda muy necesaria y que, además, no solamente daría seguridad a muchas jóvenes, sino también a sus familias, a sus madres que también pasan el mismo miedo que ellas cuando todavía no han llegado. Y por supuesto, a los padres, que son responsables y también quieren cuidar de ellas.

Así que otra medida tiene que ver con las líneas 3, que pase a ser diaria, y con las zonas que no transitan como el área de Tiro Pichón y otras barriadas, o por ejemplo Mercamálaga, complejo de intensa actividad nocturna, que no se ofrecen servicios y que el horario es muy reducido y en su puesto de trabajo puede terminar a las diez y media una mujer y deber caminar dos kilómetros para coger la línea, mientras que si sale a las once ya no puede usar ninguna línea.

Son circunstancias que hay que tener en cuenta y por eso pedimos encuestas previas, pero creemos que es muy importante que la ciudad sea de todas y que por ello podamos disfrutarla todas las mujeres también.

Y que se avance en el estudio que se ha realizado sobre las paradas a demanda de mujeres, por ejemplo en el horario nocturno -mujeres o personas con movilidad reducida-...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente: "Sí, para terminar".

La Sra. Torralbo Calzado: "...y otras medidas, como revisar la iluminación de las paradas de autobuses aisladas y cualesquiera otros que creen un entorno seguro a esas horas. Por ejemplo, botones de alarma, también es una cuestión que sería interesante en algunas paradas, que a lo mejor de noche estén en zonas bastante aisladas o con poco uso pero que se usen regularmente y que se conozca, un botón de alarma por si ocurriera algo. Nada más".



El Sr. Presidente: "El Sr. Espinosa no está. Pasamos al Sr. Carballo. Les recuerdo que estamos viendo las mociones 9 y 11 conjuntamente.

Sr. Carballo".

El Sr. Carballo Gutiérrez: "Gracias, Presidente. Bueno, he de decir que ambas mociones nos gustan especialmente y, de hecho, íbamos a presentar una cuando vimos que ya la habían presentado Uds. y por eso decidimos no presentarlas y entonces apoyarlas decididamente. Como digo, es una medida bastante interesante, que puede ser bastante bien acogida en nuestra ciudad.

Lo que sí me gustaría, para no quedarnos... porque me parece genial lo de la perspectiva de género, pero en la Moción de Málaga Ahora, por ejemplo, añadir un cuarto punto en el que se estudiase al menos la ampliación, un estudio para ampliar la medida en caso de que funcione bien y se vean buenos resultados para jóvenes menores de edad y ancianos también. Porque también se ven en circunstancias similares por esa vulnerabilidad que tienen también estos dos colectivos y nos gustaría que en un cuarto punto al menos se estudiase de cara a futuro esta posibilidad. Pero como digo, las dos mociones nos parecen bastante acertadas y van a tener nuestro apoyo".

El Sr. Presidente: "Por parte del Grupo Socialista, Sr. Brenes o... Ah".

La Sra. Rodríguez Vela: "Sí, buenos días. Gracias, y un saludo a los compañeros que nos acompañan, así como a las personas que nos ven.

«*Las mujeres seguimos teniendo toque de queda en nuestro país*», esa frase la dijo Celia Moró, una gran filósofa feminista y es cierto que cada vez que oscurece y pasamos por sitios poco poblados el miedo nos sigue asaltando, llevamos en una mano el móvil, en la otra las llaves y nos falta tiempo para llegar a nuestras casas.

Sabemos que en nuestro país hay una violación cada ocho horas y que una de cada tres mujeres de España ha sufrido abusos o acoso sexual, y eso teniendo en cuenta que sabemos que sólo se denuncian aproximadamente el 20 por ciento de los casos.

Todo ello es más que suficiente para estar de acuerdo con estas mociones. Al igual que Ciudadanos, también habíamos pensado en presentar una, pero ya hemos decidido digamos diversificar nuestro esfuerzo hacia otras áreas.



En nuestra ciudad las agresiones sexuales es justo uno de los delitos que más ha subido y eso tenemos que lógicamente tenerlo en cuenta.

En ciudades como Barcelona se han hecho ya estudios a raíz de este tema. La percepción de inseguridad en esos estudios se ha visto que se dobla desde el bus diurno al nocturno; que en las mujeres esa percepción de inseguridad sube a un 17 por ciento y en los menores hasta un 24 por ciento. Ciudades de otros países como Francia, en Burdeos, Nantes, en España ya lo hacen Bilbao, San Sebastián, Vitoria, Valencia, Tarrasa, Zaragoza e incluso en Vigo se hace en todas las líneas. Creemos, por tanto, que si en todas esas ciudades es posible, en Málaga también para que sea una ciudad más inclusiva y para que todos, y sobre todo todas, podamos disfrutar en igualdad del transporte público. Gracias".

El Sr. Presidente: "Gracias, Sra. Rodríguez. Sra. Maeso".

La Sra. Maeso González: "Sí, bueno, desviándome un poco del tema, pero a nivel general y, por supuesto, sin ánimo de querer decir que no hay que seguir avanzando en la seguridad y en la seguridad de las mujeres, así como de otros colectivos también que puedan ser más vulnerables, recientemente, el 9 de marzo, ha salido un informe de Georgetown donde sitúa a España como el quinto país con el mayor bienestar para las mujeres. Con esto quiero decir que hay que seguir mejorando, pero bueno, que tampoco alarmemos en exceso a los que nos escuchan. Pero hay que mejorar, por supuesto.

Respecto a la Moción que plantea Málaga para la Gente, decir que sabemos, es conocido que el 64 por ciento de los usuarios de transporte público son mujeres. Y dentro de todas las encuestas, lo primero que se tiene en cuenta son las demandas de estos usuarios, de cuáles son las necesidades, cuáles son las mejoras, qué es lo que quieren para mejorar el diseño, y se tiene en cuenta para los diseños de las redes y de las líneas.

La perspectiva de género es constante en todas las acciones que lleva a cabo la EMT, desde la formación del personal en cuanto dentro de lo que es el trabajo de ellos, como en la manera de tratar a los usuarios, a las usuarias, con el lenguaje usado. Actualmente la empresa tiene implantado ya el segundo Plan de Igualdad con acciones transversales tanto el personal como a los usuarios.

El asunto de las paradas intermedias de los autobuses nocturnos es una medida que necesita el estudio. En Málaga decir que es una ciudad que se caracteriza por tener una distancia media entre paradas menor que en muchas ciudades, la media es de 150 metros, mientras que en la mayoría de las ciudades la media es 300 metros. Y por otra parte, también hay que tener en cuenta que hay sitios donde no es posible hacer estas paradas



intermedias porque haya aparcamientos, porque haya inclinación de la calle y no se pueda hacer esta parada. Por lo tanto, es necesario hacer el estudio.

Querríamos entonces proponerle la enmienda de que en el estudio, además de poner que sea con los técnicos de Igualdad y de la EMT, incluir a los trabajadores de la EMT, especialmente a los conductores, que son los que día a día conocen más el terreno y pueden clarificar mejor el tema.

También añadir que son muchas las iniciativas que desde la EMT se hacen para que las paradas estén adaptadas e iluminadas. Allí donde no hay luz se pone luz propia, y también se impulsa que se pongan farolas en las cercanías.

En el segundo punto de esta Moción diríamos: «*Implantar las medidas una vez terminados los estudios*», le haríamos esa enmienda.

Y respecto a la Moción de Málaga Ahora, el punto 1 se puede aprobar puesto que ya se está haciendo. Respecto al punto segundo, yo le haría la enmienda de que se quedara en la primera frase porque, aunque entiendo que la idea es mejorar, pero algunas de las cosas que se ponen no tienen viabilidad actualmente, por un lado, por la imposibilidad de contratar más conductores...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente: "Sí, Sra. Maeso, para terminar".

La Sra. Maeso González: "...de acuerdo con la Ley de Presupuestos del Estado, en la disposición decimoquinta; con lo cual, no se pueden poner más servicios por ejemplo de la línea 3 todos los días del año. Entonces, lo que se está haciendo es reforzando en días especiales de Noche en Blanco, Feria, Semana Santa. Así como en la línea 4, por ejemplo, pues también los planes según las demandas tanto de usuarios como vecinales y como de las propias encuestas, los planes estarían en ampliarla por otro recorrido.

Por lo tanto, le propongo la enmienda de que se mejore el diseño de las líneas nocturnas, la primera frase que tiene, hasta: «...*según la demanda*», «...*según los estudios*». Y el tercer punto podemos aprobarlo ya que está en desarrollo y se permitirá en el futuro este tipo de acciones".

El Sr. Presidente: "Gracias, Sra. Maeso. Sr. Zorrilla".

El Sr. Zorrilla Díaz: "Gracias, Presidente; y gracias también a los portavoces y las portavoces de los distintos Grupos por el apoyo expresado a la Moción.



Y en concreto ya en cuanto a las enmiendas que se proponen. En el primer punto, que sean los trabajadores de la EMT me parece magnífico. De hecho, cuando decíamos nosotros la EMT pensábamos en los trabajadores, en los conductores y las conductoras, que son los que mejor conocen. Si quiere Ud. precisarlo así, por nosotros mejor aún.

Y en cuanto al segundo, ningún problema. Una vez concluidos estos estudios, era el sentido del segundo punto, ¿no? Por eso lo dividíamos en dos puntos, ¿no?, de que se realizaran los estudios, y en función de esos estudios, pues se llevara a cabo lo que se propone en el segundo. Me parece bien también y lo aceptamos".

El Sr. Presidente: "Sra. Torralbo".

La Sra. Torralbo Calzado: "Sí, bueno, la enmienda hay una parte que no me he enterado muy bien, porque en la primera podríamos dejarlo en que se revise y se estudie, pero por lo menos que se tengan en cuenta los aspectos que se mencionan. Es que estaba mirando el informe que Ud. mencionaba, pero el informe de Georgetown, eso me suena nada más que principalmente... (intervención fuera de micrófono)... Ya, pero he mirado lo del informe y me he dado cuenta que sí, que es cierto, que ellos dicen, que es el quinto país, pero que utilizan menos indicadores que por ejemplo la ONU, que la coloca en el quince lugar por desigualdad de género en 2016, o el Foro de Davos, que ha caído diecisiete puestos, del once al veintinueve en 2018 por la brecha de género. Entonces, claro, me ha llamado la atención lo que ha dicho y por ese interés he ido a mirarlo.

Realmente sigue existiendo todavía problemas de seguridad y problemas que no son comparables a otros países que están en vías de desarrollo, que están en situaciones más precarias, pero sí que es cierto que ocurren muchas cosas y la sensación de inseguridad es lo que hay que...". (Se apaga el micrófono automáticamente) "Termino la frase... y dar inclusividad.

Nosotros aceptamos que el segundo punto sea un estudio, obviamente. Lo que pasa es que querríamos que esos estudios nos lleguen alguna vez porque hemos modificado decenas de mociones para poner «*estudiar*» en vez de «*aprobar*» y luego no nos llega nunca el estudio. Yo le he dicho en el Consejo de la EMT, se lo he dicho al Gerente, lo vuelvo a decir aquí: que se nos informe un poquito mejor de los estudios y podamos saber por qué sí o por qué no se pueden aplicar algunas medidas".

La Sra. Secretaria: "Perdone, a ver, el punto segundo era de supresión, ¿no?, de una parte de la redacción, había entendido yo".

La Sra. Maeso González: "Que te quedaras en: «*Se revisaran las líneas nocturnas de la EMT para asegurar que el servicio dé cobertura al mayor número posible de personas*», punto... (intervención fuera de micrófono)... Vale, vale, «*estudiando*». Porque bueno, ya me dicen que no, pero que te den el traslado de la información, vale".

La Sra. Secretaria: "Y también creo que el Sr. Carballo hizo una enmienda al punto de adición, un punto cuarto".

La Sra. Torralbo Calzado: "Realmente en el último punto no debería venir sólo para la demanda de mujeres, pero si quiere, ponemos: «*para la demanda en horario nocturno*», o ponemos en plan: «*...a demanda para mujeres menores y mayores, y personas con movilidad reducida*», todo hay que ponerlo porque son todos los que se van a beneficiar más, no tengo problemas. De todas formas, queríamos incidir en que la Moción era sobre perspectiva de género, pero no tenemos problema en incluir eso: mujeres, menores, mayores y personas con movilidad reducida... (intervención fuera de micrófono)... Bueno, los niños son menores. Y además, son niñas, no son niños, mucho más temerosas que los niños. Te lo digo porque yo tengo un niño y yo con su edad no me atrevía a hacer lo que hace él. No, he puesto menores para referirme a los niños también".

El Sr. Presidente: "Bien, continuamos. Sr. Espinosa... Sr. Carballo... Sra. Rodríguez... Pues pasamos a votar la Moción".

La Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno adopte los siguientes acuerdos:

1.-Realizar un estudio conjunto por parte de los servicios técnicos del Área de Igualdad, de la Empresa Malagueña de Transportes (EMT) y de los trabajadores de la EMT, especialmente a los conductores, al objeto de mejorar la seguridad, movilidad y accesibilidad de la ciudad desde una perspectiva de género, previo informe técnico o circunstancias especiales del día a día, en aquellos supuestos en los que se justifique debidamente la concurrencia de circunstancias, que así lo aconsejen, podrán autorizarse paradas nocturnas intermedias para embarque y desembarque de personas usuarias, fuera de las actualmente prefijadas para esa línea en los tramos, condiciones y horarios que se determinen para cada servicio.

2.-Implantar, una vez terminados los estudios, esta medida de paradas intermedias o a demanda de las usuarias para líneas de la Empresa Malagueña de Transportes (EMT) de horario nocturno los días festivos y fines de semana sin perjuicio de poder extender esta medida al resto de los servicios en la medida de la aceptación y/o viabilidad técnica de la misma.

Punto nº 10.- Se dio cuenta de Moción del Portavoz del Grupo Municipal Málaga para la Gente, D. Eduardo Zorrilla Díaz, presentada el 5 de marzo de 2018, **relativa a la**



mejora de la movilidad y del tránsito peatonal, en transporte público y en bicicleta en el Aeropuerto y su entorno, que esencialmente es como sigue:

“El Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol ocupa el cuarto lugar en volumen del tráfico entre los aeropuertos de España y el puesto 22 en la Unión Europea. En 2016 superó los 16 millones de pasajeros y en 2017 batió records con más de 18 millones de pasajeros, cifras que lo sitúan como la gran puerta de entrada del turismo no sólo para Málaga sino para Andalucía ya que representa el 90% del tráfico internacional de Andalucía y el único que puede ofrecer un amplio abanico de destinos.

En el Aeropuerto de Málaga, situado en el distrito de Churriana, a 8 kilómetros del centro de Málaga, operan más de 60 compañías aéreas que enlazan diariamente con veinte ciudades españolas y más de cien ciudades de Europa, el Norte de África, Oriente Medio y Norteamérica. El Aeropuerto funciona las 24h, de día y de noche.

Asimismo en el Aeropuerto de Málaga están instaladas centenares de empresas de distintos sectores, desde las relacionadas directamente con el tráfico aéreo, hasta múltiples servicios complementarios, limpieza y mantenimiento, alquiler de coches, cambio de dividas, diferentes comercios, transporte de mercancías, que cuentan con 10.000 personas empleadas que realizan allí su actividad laboral diariamente.

Dentro de poco empiezan las obras del acceso norte al Aeropuerto, que deben contemplar desde un punto de vista integral la mejora de la movilidad. El tránsito en la calle Argonautas y la Avda. García Morato es peligroso para los peatones y no existe ningún paso de peatones. Es necesario arreglar accesos por el puente de la Azucarera.

Las personas que aparcan en la zona del Makro (trabajadores/as que luego van andando hasta el Aeropuerto) se juegan la vida a diario y sobre todo de noche, para llegar hasta las instalaciones del Aeropuerto donde trabajan. Los coches van una gran velocidad, en particular los transferes de los Rent A Cars que van rapidísimo. Tienen que atravesar seis carriles de circulación y sus correspondientes quitamiedos. De igual forma, a las personas que trabajan en San Miguel y otras empresas les pasa igual.

La imposibilidad de acceder a pie al aeropuerto también la sufren los viajeros que pernoctan en el Hotel más cercano al aeródromo, que está situado a poco más de un kilómetro, y que muchas veces acaban tomando un taxi para acceder a la terminal.

No hay transporte público al Aeropuerto de Málaga por la noche pese al que las instalaciones funcionan 24 horas. El tren de cercanías funciona desde las 06:20 horas hasta las 23:20h. y el Autobús al Aeropuerto sale de Málaga a las 6:25 horas hasta las 23:30 horas que sale el último. Muchas personas trabajan por la noche y no tienen otra alternativa que ir en coche. Si no tienes coche no puedes trabajar en el Aeropuerto.

Cada vez son más los turistas que embarcan la bici en el Avión y se van en bici desde el Aeropuerto, o al revés, llegan en bici y la embarcan.

Hay un aparcamiento de bicicletas en el Aeropuerto, sin que pueda usarse por nadie porque no se puede llegar con bici hasta el Aeropuerto.



Dentro del Aeropuerto existe, además, un excelente y publicitado servicio para personas con movilidad reducida. Sin embargo, las personas con movilidad reducida, junto con los peatones (trabajadores y viajeros) y cicloturistas, tienen que utilizar los medios motorizados para salir o entrar al aeropuerto.

En resumen, los accesos al Aeropuerto de Málaga son una verdadera carrera de obstáculos para los peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida, y por las noches no hay transporte público tampoco ni de Autobús ni de Cercanías.

En atención a lo anterior, planteamos para su aprobación los siguientes

A C U E R D O S

1º.- Instar al Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga a que se adopten las medidas necesarias para que mejorar la movilidad y la conexión de nuestra ciudad con el Aeropuerto de Málaga, y que esta sea efectiva y real desde los distintos puntos de la ciudad.

2º.- Instar al Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga a que se mejoren los accesos peatonales y la seguridad vial en la c/ Argonautas y Avda. García Morato (pasos de peatones, acerado, semáforos y las pasarelas).

3º.- Instar al Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga a que se impulsen medidas concretas para mejorar la movilidad en bicicleta y peatonal ante la dificultad para acceder en bicicleta o andando al Aeropuerto, como podrían ser la construcción de carriles-bici para entrar y salir del mismo.

4º.- Instar al Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga a estudiar medidas concretas para solventar el déficit de transporte público existente por las noches en la actualidad.

5º.- Instar al Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga a estudiar la implantación de un aparcamiento gratuito en superficie para los trabajadores del Aeropuerto en suelos públicos de alguna de estas administraciones.”

En la sesión el **Sr. Presidente** dijo: "Tenemos petición de palabra solicitada por D. Juan Carlos López Leiva, en representación del sindicato de transporte de Comisiones Obreras.

D. Juan Carlos, si es tan amable, se acerca ahí, al ambón, pulsa para hablar y tiene sobre tres minutos para hacernos su exposición, y de antemano le agradecemos su participación".

Se hace constar que la intervención de D. Juan Carlos López Leiva, manifestando actuar en representación del sindicato de transporte de Comisiones Obreras, se omite en la



presente Acta por no cumplir la solicitud con los requisitos formales para la participación de los organismos representativos de interés general o sectorial en las sesiones plenarias y, consecuentemente, en la Comisión del Pleno.

Seguidamente el **Sr. Presidente** dio la palabra al **Sr. Zorrilla Díaz**, quien indicó: "Pues gracias, Presidente; y muchas gracias también por su intervención al compañero Juan Carlos Leiva. Después de la misma, poco me queda que añadir.

Decir solamente: el pasado mes, en la pasada Comisión de Urbanismo, aprobamos una moción que trajo el Grupo Socialista que era parcialmente coincidente con esta. Se refería precisamente a los accesos peatonales en la avenida García Maroto, así como también al tránsito peatonal, la seguridad de las personas en la calle Decano del Olmo y Ayala, en barriada La Noria, en Camino de Retiro y distrito de Churriana, barriada La Loma de San Julián y la Ciudad del Automóvil. Como decía, esta es parcialmente coincidente en cuanto a los accesos peatonales en calle Argonauta y avenida García Maroto.

Pero hemos querido presentar una moción integral, con todo el problema de movilidad y de accesibilidad al aeropuerto. Porque son múltiples factores los que están influyendo, como bien ha explicado el Sr. Leiva, en que el aeropuerto de Málaga, a pesar de ser un aeropuerto ahora mismo puntero -el cuarto puerto en número de pasajeros de nuestro país, el tercero de la Península, el veintidós en la Unión Europea-, que está batiendo récord de pasajeros -dieciocho millones en el último año-, a pesar de eso, sufre graves carencias en materia de accesibilidad. Y de accesibilidad tanto para peatones, ya sean viajeros o trabajadores, como para la accesibilidad en bicicleta, como para el tema del aparcamiento, como para el tema del transporte público.

Decimos esto porque, como bien ha dicho el Sr. Leiva, ahora mismo hay muchas personas, trabajadores o viajeros, que acceden a pie al aeropuerto y tienen que jugarse la vida por la avenida García Maroto o la calle Argonautas, sobre todo si es de noche, cruzando seis carriles, cruzando un quitamiedos, sin que haya un solo paso de peatones.

Muchas personas que van a viajar dejan su coche en las inmediaciones también del Makro, no sólo trabajadores, porque el aparcamiento del aeropuerto tiene un precio importante. Si uno va a estar un fin de semana fuera, pues pagar ese dinero es un plus extra. Y como decía, se juegan la vida, sobre todo si es de noche.

Pero también ocurre para personas que trabajan, por ejemplo, en San Miguel o en otras fábricas del entorno, o las personas que pernoctan en el hotel más próximo al aeropuerto.



Otro tema, el transporte público. Tenemos un aeropuerto de los pocos de España que es veinticuatro horas. Funciona las veinticuatro horas, veinticuatro horas están llegando viajeros o partiendo viajeros y trabajando personas allí. Sin embargo, no hay un transporte público las veinticuatro horas. Tanto el tren como el transporte público de la EMT hay un margen de unas seis horas por la noche donde no funciona, donde no existen autobuses ni trenes, de forma que...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente añadió: "Sí, para ir terminando, Sr. Zorrilla".

El Sr. Zorrilla Díaz señaló: "...de forma que si alguien quiere trabajar en el aeropuerto, máxime con los cambios de turnos que hay ahora -y en el aeropuerto me refiero en cualquiera de las empresas auxiliares del aeropuerto- tiene que tener coche sí o sí; no hay opción de transporte público. Lo mismo para un viajero que llegue de madrugada o quiera ir de madrugada.

El tema de la bicicleta no es un tema menor. Cada vez más turistas vienen con su bicicleta embarcada para hacer cicloturismo -porque también es una opción que tienen aquí, en la Costa del Sol- por nuestra provincia o por nuestra región. Y llegan con su bicicleta embarcada, pero se juegan la vida luego para salir del aeropuerto, o para volver cuando tengan que volver para su país.

Lo que estamos pidiendo es que, aprovechando que ahora se empiezan las obras del acceso norte del aeropuerto, se toquen todos estos aspectos. E incluso también la posibilidad, junto a la Junta de Andalucía y el Ministerio de Fomento, de estudiar la implantación de un aparcamiento gratuito en las inmediaciones del aeropuerto de Málaga, aprovechando esas obras del acceso norte. Gracias".

Abierto el debate, se produjeron las siguientes intervenciones:

El Sr. Espinosa Sampedro: "Gracias. Saludar y agradecer la intervención de Juan Carlos Leiva y posicionarme a favor de la iniciativa".

El Sr. Presidente: "Sr. Carballo".

El Sr. Carballo Gutiérrez: "Sí, saludar al Sr. Leiva también y también vamos a votar a favor de la iniciativa puesto que ya no es la primera vez tampoco que pasan, como se ha dicho, este tipo de mociones por aquí y creemos que debe de prestársele atención. Gracias".



El Sr. Presidente: "Sra. Torralbo".

La Sra. Torralbo Calzado: "Sí, bueno, esto ya parece un tema endémico de la ciudad porque hay mociones incluso desde abril de 2015, de 2016, de 2017, y en todas ellas se hace constar que desde luego no es ni un plan de movilidad normal ni es sostenible, ni es democrático que no se pueda llegar en transporte público al aeropuerto, que no se pueda llegar andando desde la carretera 340. Nosotros mismos también presentamos una moción y era solicitada por gente que trabajaba en el área, en el entorno del aeropuerto o en el mismo aeropuerto. Cuando cogen el autobús que deja en la carretera 340 y va a Churriana, es que no hay manera de llegar hasta el aeropuerto. Y la verdad es que es un problema muy serio.

Nosotros tenemos un aeropuerto del que podemos presumir de los millones que vienen. No podemos salir de allí andando, no podemos llegar andando y es que incluso casi no podemos salir ni volando, porque no es lo mismo salir de Málaga que entrar a Málaga. Así como llegar a Málaga es super barato, no sabemos por qué salir de esta ciudad es muy caro.

Y aunque ahora sí que hay más líneas por las de bajo coste, precisamente esas son las que van en horarios en los que no puedes llegar al aeropuerto por un transporte público ni andando. Con lo cual, al final se convierte en la cosa más antidemocrática del mundo. Un gasto enorme que supone un aeropuerto que al final los malagueños apenas pueden usarlo por ese tipo de trabas, como son precisamente que no haya transporte público o que no se pueda llegar a él. Porque al coger los vuelos más baratos coinciden con los horarios nocturnos o los horarios de madrugada.

Entonces, resulta que las peores condiciones las tienen la gente que tiene peores recursos. Pues desde luego, no es democrático y hay que meterle mano ya a esto pero como sea, vamos".

El Sr. Presidente: "Por parte del Grupo Socialista, Sr. Brenes".

El Sr. Brenes Cobos: "Sí, buenos días. Agradecer a Juan Carlos López Leiva la presencia en el día de hoy aquí, en la Comisión de Pleno del Ayuntamiento.

A Juan Carlos lo conocí justamente en un Consejo de Aeropuertos de Andalucía en el Ayuntamiento de Sevilla allá por principios del año 2015. Y en aquella reunión, como representante en aquel momento de la FAMP que estaba yo, la intervención fue justamente delante de la Dirección General de Aena y de los representantes del Ministerio de Fomento, mejorar los accesos al aeropuerto de Málaga. Tanto el tema de la Ronda Norte, el



acceso norte al aeropuerto que ha mencionado el Sr. López Leiva, como los accesos peatonales y la situación en la que en esos momentos se encontraba la antigua Nacional 348, la avenida Joaquín García Maroto. Esa fue mi intervención en febrero del año 2015 en ese Consejo de Aeropuertos de Andalucía.

A día de hoy la situación poco ha cambiado, poco por no decir nada. De hecho, en la anterior Comisión del mes pasado, como decía antes el Sr. Zorrilla, pues efectivamente, incluimos como Grupo Municipal Socialista, uno de los puntos de la moción que traía el Grupo Municipal Socialista hacía mención a la imposibilidad de acceder a pie como peatones al aeropuerto de Málaga. Esos diecisiete millones de personas que entran anualmente al aeropuerto de Málaga y que si intentan poner un pie en la calle se están jugando la vida, sin contar con los trabajadores que, efectivamente, todos los días tienen que ir a trabajar a su puesto de trabajo en el aeropuerto de Málaga y que se juegan literalmente la vida. Y también hicimos mención a las distintas naves y empresas que se sitúan en los alrededores del aeropuerto, que efectivamente corren el mismo peligro.

También hablamos, efectivamente, de que no hay un servicio de autobús para garantizar en determinadas horas los accesos al aeropuerto de Málaga o cómo, efectivamente, las líneas que actualmente prestan servicio ni siquiera entran ya a la zona del aeropuerto.

Nosotros vamos a apoyar la iniciativa. Lo único, el Grupo Municipal de Málaga para la Gente ha incluido en todos los puntos, en los cinco puntos, a la Junta de Andalucía. La Junta de Andalucía no tiene ahí competencias. Ud. sabe que la antigua Nacional 348, la avenida Joaquín García Maroto, fue una de las vías que en el año 2013 el Ayuntamiento de Málaga recepciona y se hace cargo de ellas, que pertenecían y eran titularidad del Ministerio de Fomento; mejor dicho, del Gobierno de España, ¿no? Y a cambio de la cesión del Campamento Benítez, pues uno de esos 35 kilómetros de carretera que el Ayuntamiento asume. Por lo tanto, las competencias son claramente municipales y solamente en los terrenos del aeropuerto efectivamente entran las competencias de Fomento, no así la Junta de Andalucía. A lo mejor con el tema del carril bici puede que tenga algún tipo de competencia, no quiero yo...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente: "Sí, Sr. Brenes".

El Sr. Brenes Cobos: "No quiero evitarlo. Simplemente es por si Ud. pretende o puede explicar por qué se incluye el tema de la Junta. Lo digo para que al final instemos al que realmente tiene que resolver el problema y no intentemos crear comisiones de



administraciones que ni son competentes y, efectivamente, podemos incluso tardar más tiempo en darle solución a las iniciativas".

El Sr. Presidente: "Entonces, si quitamos a la Junta, ¿Uds. votan a favor?"

El Sr. Brenes Cobos: "No, no. No, Sr. Pomares, no solamente a la Junta, digo también en cuanto al Ministerio de Fomento, que se le pide la implicación en todos los puntos y que, efectivamente, en alguna te va a decir que no..."

El Sr. Presidente: "Nuestro Grupo Municipal -disculpe, estamos en nuestro punto- íbamos a pedirle al Sr. Zorrilla que metiera a más gente, porque Aena yo creo que es interesante, pero eso del Ministerio me gustaría que apareciera en todos los puntos, porque si no, entiendo que tiene que estar ahí y que también tiene que decir mucho Aena en este sentido. Nos parece que siempre instamos al Ministerio de Fomento, que también, pero creo que Aena tiene que figurar. Es decir, los responsables aquí son todos. Y votaremos a favor de la Moción.

Y nos gustaría en el último punto, Sr. Zorrilla, si a parte de la parcela esa para aparcar públicamente los trabajadores del aeropuerto, podríamos poner: «*los trabajadores del entorno del aeropuerto*» para dejar claro y no hacer discriminación de trabajadores de un tipo y de otro, puesto que hay trabajadores de todo el sector. Que el aeropuerto da trabajo, muchísimo trabajo, es la primera industria de nuestra ciudad y, por lo tanto, todas estas medidas vienen bien; es la primera industria, que siempre hay que recordarlo, y por el número de trabajadores que tiene y el número de trabajadores subsidiarios después de todas las empresas que se vienen al aeropuerto. Yo creo que mucha gente trabaja en el entorno del aeropuerto y agradecerá esta proposición de Comisiones Obreras, que me parece muy interesante.

Sra. Maeso, ¿quiere Ud. complementar algo a mi intervención?"

La Sra. Maeso González: "Sí, bueno, decir que con respecto al transporte público, en cuanto al autobús, se está estudiando amoldar las líneas a las demandas de los vuelos nocturnos que hay, pero teniendo siempre en cuenta que tenemos una imposibilidad de contratar más conductores, según la Ley de Presupuestos del Estado en la disposición decimoquinta. Por lo tanto, se está intentando cubrir con los recursos actuales.

Recordarles de todas maneras a todos los concejales aquí presentes que sí que está cubierto por transporte público en todo las veinticuatro horas del día porque el taxi les recuerdo que también es transporte público y el que no pueda accederlo, también de forma



compartida, les animo a que también lo utilicen de forma compartida, que también rebaja mucho el precio".

El Sr. Presidente: "Sr. Zorrilla... Sí, sí, Sr. Zorrilla, ¿tiene Ud. alguna intervención? ...(intervención fuera de micrófono)... Ah, hace Ud. bastante bien. Lleva Ud. toda la razón".

La Sra. Maeso González: "Perdón, perdón, quería especificar que es para los usuarios, porque se estaba hablando de los usuarios del aeropuerto".

El Sr. Presidente: "Ahora sí, Sr. Zorrilla".

El Sr. Zorrilla Díaz: "Gracias, Presidente; y gracias también por el apoyo expresado por los distintos Grupos Municipales. Se han planteado algunas cosillas, que voy a intentar ser muy concreto en cuanto a ellas.

Al Sr. Brenes. Bueno, a la Junta de Andalucía la mencionamos en todos los puntos, en primer lugar, por buscar la implicación de todas las Administraciones Públicas; pero además, como Ud. bien ha dicho, en el tema del acceso en bicicleta puede tener también sus competencias por el Plan Andaluz de la Bicicleta, e incluso en el tema del transporte público. Aquí hemos hablado, me he referido yo al transporte público de la EMT, pero muchos trabajadores y trabajadoras vienen de la costa, el Consorcio Metropolitano. En fin, yo creo que ahí la Junta también tiene algo que decir.

Si Ud. quiere, en el segundo punto, que habla de los accesos peatonales y la seguridad vial, no tengo inconveniente en quitar a la Junta de Andalucía, porque realmente no sé yo cuál sería la competencia; pero en el resto de las cuestiones sí que puede tener algo que decir.

No hemos puesto Aena porque pensábamos que poniendo al Ministerio...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente: "Sí, siga Ud., Sr. Zorrilla".

El Sr. Zorrilla Díaz: "...al Ministerio de Fomento era suficiente. Ahora, puede que tengan Uds. razón, máxime cuando han privatizado ya la mitad de Aena Uds. Pues vamos a poner a Aena, vamos, no hay ningún inconveniente.

En cuanto a los trabajadores del entorno del aeropuerto, por supuesto que sí. Yo creo que es una apreciación que mejora incluso el acuerdo que proponemos porque,



además, estamos hablando de los trabajadores, no sólo del aeropuerto, sino que hay muchas empresas auxiliares del aeropuerto y hay empresas incluso que no tienen que ver con el aeropuerto, como San Miguel, donde también se ven afectadas.

Hombre, hablamos de transporte público. Sra. Maeso, el taxi es transporte público desde luego, pero no está al acceso de quien tiene que ir diariamente a trabajar allí. Yo creo que se entiende. Si Ud. quiere, en la Moción precisamos: «*el transporte público de autobús, tren...*» o en fin, pero yo creo que se entiende lo que queremos decir".

El Sr. Presidente: "Segunda ronda, Sr. Espinosa... Sr. Carballo... ¿Nada? ¿Ninguna intervención? Pues entonces pasamos directamente a votar... Sí, sí, díganos".

El Sr. Zorrilla Díaz: "Hemos metido a Aena".

El Sr. Presidente: "Hemos metido a Aena en todos los puntos y hemos metido al final, en el último punto, al entorno del aeropuerto... (intervención fuera de micrófono)... Entorno, entorno del aeropuerto" los trabajadores del entorno del aeropuerto... (intervención fuera de micrófono)... Como Ud. marque".

El Sr. Brenes Cobos: "No tengo ningún tipo de problema en que se metan todas las Administraciones, incluso a que se sumen.

Mi intervención va en el sentido de que estos trabajos que vienen ya de tanto tiempo, que se agilicen lo máximo posible. Es decir, que no se creen grupos de trabajo totalmente inútiles donde no se lleve a cabo al final, porque en las Administraciones unos salgan y otros entren, porque no son competentes en lo que tienen que hacer, ¿no? Es decir, que el que lo tenga que hacer que lo haga, que lo ejecute y que haga la obra. Pero no tengo ningún tipo de problema en que se incluya como deseo de que todos participen o aporten lo que buenamente puedan".

El Sr. Presidente: "Pasamos a votar".

La Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno adopte los siguientes acuerdos:

1º.- Instar al Ministerio de Fomento, a AENA, a la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga a que se adopten las medidas necesarias para que mejorar la movilidad y la conexión de nuestra ciudad con el Aeropuerto de Málaga, y que esta sea efectiva y real desde los distintos puntos de la ciudad.

2º.- Instar al Ministerio de Fomento, a AENA, a la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga a que se mejoren los accesos peatonales y la seguridad vial



en la c/ Argonautas y Avda. García Morato (pasos de peatones, acerado, semáforos y las pasarelas).

3º.- Instar al Ministerio de Fomento, a AENA, a la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga a que se impulsen medidas concretas para mejorar la movilidad en bicicleta y peatonal ante la dificultad para acceder en bicicleta o andando al Aeropuerto, como podrían ser la construcción de carriles-bici para entrar y salir del mismo.

4º.- Instar al Ministerio de Fomento, a AENA, a la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga a estudiar medidas concretas para solventar el déficit de transporte público existente por las noches en la actualidad.

5º.- Instar al Ministerio de Fomento, a AENA, a la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga a estudiar la implantación de un aparcamiento gratuito en superficie para los trabajadores del entorno del Aeropuerto en suelos públicos de alguna de estas administraciones.

Punto nº 11.- Se dio cuenta de Moción de la Portavoz del Grupo Municipal Málaga Ahora, Dña. Ysabel Torralbo Calzado, presentada el 5 de marzo de 2018, **relativa a la necesidad de ampliar el servicio de autobuses nocturnos así como nuevas medidas desde una perspectiva de género**, que esencialmente es como sigue:

“Según datos de 2014 el modo motorizado de desplazamiento que predomina en Málaga es el vehículo privado, con un 30,2% del reparto modal, frente al 9,8% correspondiente al transporte público colectivo.

Acerca de este último no disponemos de estudios sobre cómo se reduce su uso en las horas nocturnas, cuando disminuye considerablemente su oferta. Actualmente nuestra ciudad solo cuenta con el servicio regular de 3 líneas nocturnas a partir de las 23:00 (otra línea, la N3, solo está operativa los fines de semana). Esto provoca que una parte importante de la población vea muy dificultado su acceso a este servicio público. Si durante el día el 90% de la población de la ciudad cuenta con una parada de bus a menos de 300 metros de su domicilio, nos encontramos con que en la noche son miles los malagueños y malagueñas que pierden su derecho a desplazarse en transporte público, pues el acceso a una parada puede suponer un desplazamiento de 2 km (aproximadamente media hora a pie para una persona sana).

Pongamos ejemplos concretos: una trabajadora que salga de su puesto de trabajo en Mercamálaga a las 22:30 debe caminar 2 kilómetros para coger la línea, mientras que si sale a las 23:00 ya no puede usar ninguna.

Es evidente que el servicio prestado por la EMT en horario nocturno no cubre las necesidades de la población. Especialmente esto afecta a colectivos con más dificultades para su movilidad y en particular a las mujeres, pues los desplazamientos a pie necesarios para el acceso a las paradas de autobús las disuaden porque no son seguros a esas horas de la noche.



Las necesidades de seguridad de las mujeres y niñas se deben tener en cuenta no solo en el transporte público en sí, sino también cuando se desplazan hacia la parada o desde ella. Los lugares peligrosos en el camino hacia el transporte público pueden incluir calles sin alumbrado suficiente, umbrales poco expuestos, espacios oscuros y desérticos o edificios abandonados.

Dentro de las prioridades de los planes de movilidad de nuestra ciudad, del mismo modo que se disuade del vehículo privado en aras de la mejora medioambiental, es necesario incorporar la perspectiva de género en los planes de desarrollo futuro del transporte público urbano.

Debemos detectar, a través de encuestas realizadas de forma específica a la población femenina, las diferentes situaciones que disuaden a las mujeres del uso de los autobuses urbanos. Resulta evidente que la dificultad de acceder de forma segura a las paradas, debido a largos recorridos a pie en horas nocturnas, es una de ellas.

Por otro lado es importante que el personal del transporte público reciba formación en la seguridad de las mujeres y niñas, y que se encuentre más capacitados para identificar y solucionar los problemas de seguridad dentro del sistema de transporte. De esta forma el personal será más receptivo a las mujeres y niñas que buscan su ayuda. Por último, dado que el transporte público es una ocupación predominantemente masculina (en el caso de la EMT de una plantilla de 850 trabajadores solo 87 son mujeres), los operarios varones deben recibir sensibilización específica con el objetivo de transformar las nociones tradicionales de los roles de género y de la masculinidad más nocivas y poco amables hacia las mujeres.

Son muchas las ciudades que desde hace años vienen implementado medidas encaminadas a hacer más accesibles los transportes públicos urbanos a las mujeres, incorporando en sus políticas las perspectivas de género. Por ejemplo, en Toronto (Canadá) desde 1991 funciona el servicio de paradas a demanda en horario nocturno, desde hace poco también en marcha en algunas ciudades españolas. En 2009 el sistema de trenes subterráneos de Boston (Estados Unidos), la Massachusetts Bay Transportation Authority (Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts), utilizó un conjunto de carteles en los vagones para alentar a las mujeres a que denunciaran incidentes de acoso en el transporte público. Como resultado de la campaña, el número de denuncias por estos hechos en la ciudad aumentó un 74%. Es pues importante que los compromisos en políticas de igualdad manifestados por este Ayuntamiento se materialicen en medidas concretas acompañadas de las partidas presupuestarias pertinentes.

Es por todo ello que este grupo municipal propone la adopción de los siguientes

ACUERDOS

1- Que se incorpore la perspectiva de género en las políticas de la EMT, para lo que se realizarán encuestas específicas a la población femenina con el objetivo de detectar las situaciones que disuaden a las mujeres del uso del transporte público y así eliminar esas barreras. También se añadirá a la formación del personal cursos sobre seguridad y atención a mujeres en el transporte público urbano.



2- *Se revisarán las líneas nocturnas de la EMT para asegurar que el servicio dé cobertura al mayor número posible de personas y, en concreto, se ampliará el recorrido de la línea N4 hasta el Hospital clínico, de manera que incluya las zonas de ocio de calle Plutarco y aledañas. También se modificará la N3 para que pase a ser diaria y su recorrido cubra zonas por las que no transitan otras líneas, como es el área, muy poblada, de Tiro de Pichón y otras barriadas, además de Mercamálaga, complejo de intensa actividad nocturna al que, sin embargo, no se le ofrece servicio.*

3- *Que se avance a la mayor brevedad posible en el estudio que se está realizando sobre las paradas a demanda de mujeres en horario nocturno y se incorporen otras medidas, como iluminación de las paradas de autobús aisladas y cualquiera otras que creen un entorno seguro a esas horas.*”

A continuación se produjo un debate político conjunto de los puntos nºs 9 y 11 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. En el transcurso del mismo, la Sra. Maeso González formuló una enmienda al acuerdo segundo y el Sr. Carballo Gutiérrez otra al acuerdo tercero, siendo ambas aceptadas por la Sra. Torralbo Calzado previa matización las mismas por la proponente, quedando ambos acuerdos redactados como sigue:

2.- *Se revisarán las líneas nocturnas de la EMT para asegurar que el servicio dé cobertura al mayor número posible de personas y, en concreto, se estudiará o se dará información sobre la ampliación del recorrido de la línea N4 hasta el Hospital clínico, de manera que incluya las zonas de ocio de calle Plutarco y aledañas, así como la ampliación de la N3 para que pase a ser diaria y su recorrido cubra zonas por las que no transitan otras líneas, como es el área, muy poblada, de Tiro de Pichón y otras barriadas, además de Mercamálaga, complejo de intensa actividad nocturna al que, sin embargo, no se le ofrece servicio.*

3.- *Que se avance a la mayor brevedad posible en el estudio que se está realizando sobre las paradas a demanda de mujeres mayores y menores y de personas con movilidad reducida en horario nocturno y se incorporen otras medidas, como iluminación de las paradas de autobús aisladas y cualquiera otras que creen un entorno seguro a esas horas.*

La Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno adopte los siguientes acuerdos:

1.- Que se incorpore la perspectiva de género en las políticas de la EMT, para lo que se realizarán encuestas específicas a la población femenina con el objetivo de detectar las situaciones que disuaden a las mujeres del uso del transporte público y así eliminar esas barreras. También se añadirá a la formación del personal cursos sobre seguridad y atención a mujeres en el transporte público urbano.



2.- Se revisarán las líneas nocturnas de la EMT para asegurar que el servicio dé cobertura al mayor número posible de personas y, en concreto, se estudiará o se dará información sobre la ampliación del recorrido de la línea N4 hasta el Hospital clínico, de manera que incluya las zonas de ocio de calle Plutarco y aledaños, así como la ampliación de la N3 para que pase a ser diaria y su recorrido cubra zonas por las que no transitan otras líneas, como es el área, muy poblada, de Tiro de Pichón y otras barriadas, además de Mercamálaga, complejo de intensa actividad nocturna al que, sin embargo, no se le ofrece servicio.

3.- Que se avance a la mayor brevedad posible en el estudio que se está realizando sobre las paradas a demanda de mujeres mayores y menores y de personas con movilidad reducida en horario nocturno y se incorporen otras medidas, como iluminación de las paradas de autobús aisladas y cualquiera otras que creen un entorno seguro a esas horas.

Punto nº 12.- Se dio cuenta de Moción de la Portavoz del Grupo Municipal Málaga Ahora, Dña. Ysabel Torralbo Calzado, presentada el 5 de marzo de 2018, **en relación con diferentes puntos negros de la movilidad en la ciudad**, que esencialmente es como sigue:

“La plaza del General Torrijos supone un nudo neurálgico de gran importancia en el tráfico y la movilidad de la ciudad. Hay una gran cantidad de vehículos y un denso tráfico debido a la circulación en torno a la glorieta donde se sitúa la fuente de las Tres Gracias.

Dicha glorieta tiene particularidades que la sitúan en la excepcionalidad en cuanto a las normas de tráfico que regulan el ceda al paso, puesto que lo normal es que tenga preferencia el vehículo que está ocupando un carril respecto al que va a acceder a él, pero en esta glorieta nos encontramos con dos ceda el paso dentro de la glorieta, lo que dificulta continuar circulando por ella o su reincorporación

Además se provocan embotellamientos frecuentes en el acceso a la Av. Cánovas del Castillo y el Paseo de los Curas, lo que obstaculiza el paso a los vehículos que procediendo de El Parque se dirigen hacia paseo de Redding, y es un punto frecuente de fricciones, roces y conatos de accidentes.

La organización del tráfico en la misma no es tarea fácil dado su complejidad, pero la actual configuración no es segura, y en el año 2014 fue el tercer punto negro en número de accidentes en la ciudad (22).

Son numerosos además los incidentes que, sin considerarse accidentes, ocurren en torno a la glorieta, por ejemplo con los autobuses de la EMT. Cuando proceden del Paseo de Redding y se dirigen hacia el parque tienen encuentros con vehículos del carril lateral que discurre en una primera parte entre la acera y pivotes de delimitación, pero justo al acabar estos interfieren con el carril bus y deben desplazarse a la izquierda.



Es además frecuente el cruce desde dicho carril, procedente del túnel de la Alcazaba o de la Av. Cervantes en dirección Parque, de vehículos en hacia el Paseo Marítimo, la Farola o Paseo de los Curas, maniobra que está prohibida pero que es demasiado frecuente y provoca serios accidentes.

Por otro lado, la calle Bolivia es la principal vía de comunicación de la ciudad con la zona este. Con dos carriles que se ven desbordados en muchas ocasiones a lo largo del año y casi a diario en época estival. A esto hay sumarle el tráfico de vehículos pesados que usan esta vía para ir del puerto de Málaga a la cementera de La Araña, situación de las que las vecinas vienen dando cuenta desde hace tiempo.

Dicha calle presenta un punto conflictivo en el cruce con una calle que no tiene nombre y comunica con Av. Pintor Joaquín Sorolla, frente a la entrada del Balneario y junto al lavacoches de la parcela conocida como Los Eucaliptos.

Esta calle, cambio de sentido dirección Centro, es muy utilizada para acceder al Paseo Cerrado de la Calderón y toda la Urbanización Cerrado de Calderón. Son varios los motivos que hacen de este un punto conflictivo. Es una calle corta de un solo sentido y en la práctica con un único carril. Finaliza en el semáforo de acceso a Pintor Sorolla, que actúa como cuello de botella debido a la afluencia de usuarios. La poca disponibilidad de plazas de aparcamiento en la zona y el mal estado de la calle propician que se usen los difusos límites de su asfalto como zona de aparcamiento. Su entrada tiene poca visibilidad debido a uno de los propios árboles de la esquina. Esto provoca que la calle no sea capaz de absorber todos los coches que esperan en el semáforo, llegando la cola a calle Bolivia, con el consiguiente bloqueo de esta vía en uno de sus carriles, que en horas punta alcanza el semáforo del Morlaco. El otro carril suele estar ocupado por autobuses de las líneas 3 y 11, que tienen una parada justo enfrente de la entrada de esta calle. Todo ello provoca el bloqueo en este tramo de calle Bolivia y el consiguiente peligro para el tráfico.

Recientemente, además, los vecinos, representantes de las Asociaciones de Vecinos de Pedregalejo y El Palo, han reclamado públicamente las actuaciones de esta zona a través del desarrollo del ED-LE.17, que dé solución a la conexión peatonal de espacios libre entre Baños del Carmen y Parque Monte Morlaco.

Este desarrollo en función de afecciones y servidumbre de la línea 3 de metro será espacio ajardinado. Se contempla además aparcamiento público bajo rasante, mejora de accesos a Cerrado de Calderón y equipamiento destinado a usos múltiple como centro de día y biblioteca.

Por todo ello, este grupo propone la adopción de los siguientes

ACUERDOS

- 1. Realizar un nuevo estudio de movilidad que, de acuerdo a las necesidades del tráfico y a los horarios de mayor densidad, así como a la dirección de las rutas de los autobuses de la EMT, mejore y garantice la seguridad del tráfico en la glorieta*



del General Torrijos, intentando evitar la alteración de las normas de tráfico comunes para las glorietas.

2. *Tomar medidas para impedir el cruce desde el carril junto al Parque procedente de Av. Cervantes o el túnel de La Alcazaba, alargando la separación del carril y desplazando las paradas de autobuses si fuera necesario, al tiempo que se incrementará la señalización y cámaras de tráfico que sirvan para detectar a los infractores, e incluso puedan utilizarse para la defensa de los perjudicados en accidentes de tráfico.*
3. *Mejorar la señalización previa a todos los accesos a la glorieta para reconocer con facilidad cuál es la dirección que cada acceso permite, especialmente desde la salida del túnel de La Alcazaba en el semáforo justo anterior al cruce.*
4. *Mejorar el estado de la calle sin nombre que une c/ Bolivia con Av. Pintor Sorolla a la altura de los Baños del Carmen, habilitar un segundo carril que aumente su capacidad, mejorar el asfalto y señalizar claramente sus límites para impedir que sus laterales sean ocupados por coches estacionados.*
5. *Que el Ayuntamiento lleve adelante y ejecute las previsiones contenidas en el PGOU, en este sector a través del ED-LE.17, informando a los vecinos y sus asociaciones de las actuaciones y el cronograma a seguir."*

En la sesión, el **Sr. Presidente** dio la palabra a la **Sra. Torralbo Calzado**, quien señaló: "Sí, bueno, esta es una moción que viene a recordar algunos de los aspectos que ya se habían aprobado y tiene que ver con la plaza General Torrijos y las cuestiones de seguridad.

Sé que se ha hecho alguna pequeña mejora en la señalización, pero hemos detectado que sigue habiendo el mismo problema fundamental, y es que hay una parte del tráfico que viene principalmente o del túnel o de esta misma avenida Cervantes, que cuando gira hacia el parque por el carril lateral derecho pegado mismo al parque, y aunque a pesar de que hay algunos pivotes, muchos de ellos doblados, partidos y rotos, tienden a cruzar hacia el otro lado de la rotonda para entrar en Cánovas del Castillo y Paseo Marítimo. El otro día, viniendo en un vehículo, nos cruzamos dos vehículos seguidos que hicieron ese mismo recorrido y nos sigue preocupando esa situación y buscar la manera de solucionar porque creemos que es un punto conflictivo...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente indicó: "Sí, adelante".



La Sra. Torralbo Calzado dijo: "Lo cierto es que a veces hay dificultad o que el tráfico va lento, pero creemos que ese punto es muy grave. Entonces, bueno, lo que pedimos es eso, que se vuelva a estudiar, que sea vea mejor también la ruta de la EMT para garantizar la seguridad del tráfico en esa glorieta. Y creemos que es necesario alargar un poco más ese carril y quizá el problema es que hay que mover un poco las dos primeras paradas que están para poder alargar el carril. Lo proponemos también como una solución porque hasta ahora, con lo que hay, no se ha podido evitar ese cruce.

Luego, pues reforzar la señalización a todos los accesos a la glorieta, porque todavía hay personas -les puedo asegurar- que no saben que para girar hacia el parque hay que coger un carril y para girar hacia el Paseo Marítimo o el Paseo de los Curas hay que coger el otro carril. O sea, cuanto más hagamos, mejor será.

Y por otro lado, hay otro tema que nos preocupaba, que es que a la altura de los Baños del Carmen una calle que he puesto «*calle sin nombre*» porque desconocemos el nombre, que une Bolivia con avenida Pintor Sorolla, junto a los llamados Eucaliptos, hay un embotellamiento continuo. Y la verdad es que necesitaría que tuviera un segundo carril para que aumentara la capacidad. Pero entre que el asfalto está como está, no está delimitado ese carril, hay coches que aparcan precisamente ahí, al no haber un límite de la vía exacto, pues lo que está provocando además es que se formen muchos atascos en ese carril hacia casi el cruce del semáforo de El Morlaco, lo que además, como en el otro carril normalmente van los buses y tienen que parar en la parada de los Baños del Carmen, pues se produce un embotellamiento en horas punta bastante importante.

Creemos que si se mejoraran las condiciones de asfaltado, señalización y que quede claro que pueden entrar dos carriles de coches en esa vía, igual se rebaja un poco el atasco. También habría que mirar el tema de semáforos y sincronización, que quizás es muy largo el semáforo, pero bueno, ya que no nos hemos metido en eso, sino que se estudie.

Y nada, como último punto, pues en referencia a esa misma zona, que se lleve adelante y se ejecuten las previsiones contenidas en el PGOU de este sector, el LE-17, ya que los vecinos así lo han reclamado recientemente, que quieren que en esa zona se actúe. Y que se informe a los vecinos y a las asociaciones de qué actuaciones están programadas y cuál sería el cronograma a seguir. Este es más bien un tema urbanístico que lleva para muchísimo tiempo porque hay una serie de afecciones y servidumbre de la línea 3 de ese espacio, un espacio ajardinado, se compone de un aparcamiento público bajo rasante, mejora de acceso a Cerrado y equipamientos dispuestos a usos múltiples, como centros de día e bibliotecas en un futuro. Pero por lo menos que se adecante y que se vayan dando los primeros pasos para ese desarrollo".



Abierto el debate, se produjeron las siguientes intervenciones:

El Sr. Espinosa Sampedro: "A favor".

El Sr. Presidente: "Sr. Carballo... No, perdón, Sr. Zorrilla".

El Sr. Zorrilla Díaz: "Gracias, Presidente. Bien, mi Grupo va a apoyar también la Moción íntegramente".

El Sr. Presidente: "Sr. Carballo".

El Sr. Carballo Gutiérrez: "A favor".

El Sr. Presidente: "Sra. Rodríguez... No, Sr. Brenes".

El Sr. Brenes Cobos: "Sí, a favor de la iniciativa. Lo único, un par de consideraciones simplemente. Efectivamente, los accesos a Cerrado de Calderón es que dependen de la aprobación y de la ejecución de ese Plan Especial, ahí justamente enfrente del lavadero porque ahí, efectivamente, cuando están los dos carriles en uso el problema lo tienes en el acceso a Cerrado de Calderón donde solamente tienes un vial y además tienes la curva que hace, donde al final retrasa el tráfico por Pintor Sorolla. Lo digo porque, efectivamente, Sra. Torralbo, hace falta una solución integral del espacio.

Y en cuanto a la propuesta que hace o algunas de las medidas que se barajan aquí, en la plaza del General Torrijos, el problema de alargar, efectivamente, esa delimitación de carril y esa separación de carril que se da es cuando se corta el paseo del parque por cualquier tipo de circunstancias -y últimamente se corta para demasiados temas- el problema está en que se impide que los vehículos puedan dar la vuelta después para poder acceder o salir dirección Paseo de los Curas. Entonces, dificulta o impide esa vía de evacuación normal natural.

Lo digo porque simplemente eran dos matices que lo que dicen es que, efectivamente, hay que repensar la movilidad en los dos espacios y por eso apoyamos la iniciativa".

El Sr. Presidente: "Sra. Maeso".

La Sra. Maeso González: "Sí, bueno, pues por un lado, y a raíz de otra moción que se planteó también sobre este tema, en el 2016 se asfaltó ya la mencionada plaza, mejorando así los niveles de seguridad vial al mejorar la adherencia del pavimento.



También se mejoró la señalización, el estado de la señalización; y se reforzó la salida del carril instalándose más balizamientos, alargándolo. La zona ha sido visitada por los técnicos municipales y afirman que la señalización actual es la adecuada a las circunstancias que concurren y se encuentra en un buen estado de conservación.

Por lo que al primer punto yo le haría una enmienda. Puesto que la señalización actual, según los técnicos es correcta, a lo mejor hacer un poco de mayor vigilancia policial porque Ud. misma comenta que muchas veces se falta a las normas de circulación, lo que provoca los accidentes. Entonces, a lo mejor podíamos pedir un poco de reforzamiento del control policial para que se cumpla efectivamente la señalización.

Y en el segundo punto, en el acuerdo dos y tercero también le haría una enmienda, que es: ya que se va a hacer la obra del carril bici, pues permitirá mejorar. Entonces: *«Mejorar la separación del carril, así como la señalización previa desde la salida del túnel de la Alcazaba hacia los accesos a la glorieta con las obras previstas del carril bici que conecte avenida Cervantes con el paseo Pablo Ruiz Picasso y que afectará a esta zona en la intersección de calle Reding con la plaza del General Torrijos»*. Entonces, aprovechando las obras del carril bici que se van a hacer, pues mejorar esos accesos y la señalización.

Y en el punto 4 también le haría una enmienda. Ud. pone ya medidas concretas, pero bueno, no sabemos esos terrenos, si se puede hacer, si no se puede hacer, cuál es la mejor solución. Entonces, la enmienda es: *«Realizar por el Área de Movilidad un estudio para mejorar la situación actual de la movilidad»* en la zona que Ud. está diciendo de la calle que Ud. está diciendo.

Ah, bueno y el quinto punto es de..."

El Sr. Presidente: *«Estudiar la ejecución»*.

La Sra. Maeso González: "El quinto punto es la enmienda de *«estudiar»*. *«Que el Ayuntamiento lleve adelante y ejecute las medidas contenidas...»*".

El Sr. Presidente: *«Que estudie la ejecución»*.

La Sra. Torralbo Calzado: "...que digo yo que para algo está el PGOU, para hacerlo. Bueno, yo a los primeros tres puntos que tienen que ver con la plaza General Torrijos, le voy a aceptar las enmiendas esperando que tomen medidas, porque no sé cuáles son las adecuadas, pero es una rotonda, como he dicho, que tiene una señalización contraria a la norma general. El otro día la DGT sacaba cómo entrar y salir de la rotonda,



en esta rotonda con cedas del paso en medio y otras cuestiones es imposible cumplir las normas generales de acceso y salida. Con lo cual, claro, es que tienes que ir por fuera en vez de por dentro... En fin, que altera un poco la norma general de acceso y salida. Yo le admito las enmiendas siempre que hagan algo, porque sigue habiendo ese problema insistentemente.

Respecto al punto 4, bueno, pues sí, que se estudie, pero siempre dejando: «...teniendo en cuenta la posibilidad de habilitar un segundo carril que aumente la capacidad, mejorar el asfaltado...», ¿vale? O sea, las medidas que propongo que se tengan en cuenta, porque sí que creo que asfaltar sí podemos y delimitar los bordes de la vía...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente: "Vale. Sr. Espinosa... Sr. Zorrilla... Sr. Carballo... Sr. Brenes... Sra. Maeso... Sí, pues pasamos a votar...".

La Sra. Secretaria: "Una pregunta. En el punto quinto también se hizo la enmienda, ¿no?, sobre la posibilidad de estudiar la ejecución, ¿o no se llegó a realizar?"...(intervención fuera de micrófono)...

El Sr. Presidente: "Sí, lo dejamos, de acuerdo, Sra. Torralbo, lo dejamos como está".

La Sra. Secretaria: "Vale".

El Sr. Presidente: "Pasamos a votar".

La Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno adopte los siguientes acuerdos:

1.- Realizar un nuevo estudio de movilidad que, de acuerdo a las necesidades del tráfico y a los horarios de mayor densidad, así como a la dirección de las rutas de los autobuses de la EMT, mejore y garantice la seguridad del tráfico en la glorieta del General Torrijos, intentando evitar la alteración de las normas de tráfico comunes para las glorietas, reforzando el control policial para cumplir la señalización.

2.- Mejorar la separación del carril así como la señalización previa desde la salida del túnel de la Alcazaba hacia los accesos a la glorieta con las obras previstas del carril bici que conecte Avenida Cervantes con el Paseo Pablo Ruiz Picasso y que afectará a esta zona en la intersección de calle Reding con la Plaza General Torrijos.

3.- Realizar por el Área de Movilidad un estudio para mejorar la situación actual de la movilidad de la calle sin nombre que une c/ Bolivia con Av. Pintor Sorolla



a la altura de los Baños del Carmen, habilitar un segundo carril que aumente su capacidad, mejorar el asfalto y señalizar claramente sus límites para impedir que sus laterales sean ocupados por coches estacionados.

4.- Que el Ayuntamiento lleve adelante y ejecute las previsiones contenidas en el PGOU, en este sector a través del ED-LE.17, informando a los vecinos y sus asociaciones de las actuaciones y el cronograma a seguir.

Punto nº 13.- Se dio cuenta de Moción del Viceportavoz y los vocales del Grupo Municipal Socialista, D. Sergio Brenes Cobos, Dña Rosa del Mar Rodríguez y D. Salvador Trujillo Calderón, presentada el 5 de marzo de 2018, **relativa a la deuda millonaria del Gobierno de España con la EMT**, que esencialmente es como sigue:

“El Gobierno de España, presidido por Mariano Rajoy, desde su llegada al poder en el año 2012 acometió una bajada sustancial de la Subvención al Transporte, que anualmente llegaba al Ayuntamiento de Málaga.

El último año de Gobierno socialista el Ayuntamiento de Málaga ingresó casi de 4,6 millones de euros en 2010 y 4,3 en 2011 pasando a reducirse notablemente con el primer Gobierno del Partido Popular a 3,1 millones de euros. Incluso en la anualidad 2013 la cantidad ingresada por el Gobierno de España al Ayuntamiento de Málaga en materia de subvención al Transporte fue de 2,6 millones de euros y de 2,9 en las anualidades 2014, 2015, 2016 y 2017. Es decir, un recorte anual de un 30% desde que el Partido Popular llegó al Gobierno de España.

El Ayuntamiento de Málaga ha tenido que hacer frente a este recorte acumulado de más que ronda los 9 millones de euros durante estos años de Gobierno de Mariano Rajoy. Esta cantidad podía haberse destinado a contratar más conductores para la EMT, comprar más autobuses o haber empezado las obras de las nuevas cocheras previstas en las inmediaciones de la barriada de los Prados, unas instalaciones comprometidas desde hace años.

Pero el ataque del Gobierno del Partido Popular a las empresas de transporte público de viajeros no queda ahí. El Ministerio de Hacienda, a través de un expediente de inspección de la Agencia Tributaria, ha reclamado a la EMT de Málaga 4,7 millones de euros en concepto de 10% de IVA de los ejercicios 2013 y 2014 de la transferencia por el déficit de explotación que anualmente ingresa el Ayuntamiento de Málaga a nuestra empresa pública de transporte.

Este cambio de criterio del Gobierno de España que se produjo en 2016 buscaba cobrar el IVA sobre las Subvenciones que los ayuntamientos ingresan a las empresas de transporte.

Una disposición final en la Ley de Contratos del Sector Público, obligada por las empresas de transporte urbanos de pasajeros de España ha permitido que en adelante no tengan que pagar ese IVA al Gobierno de España. Pero el Ministerio de Hacienda pretende



cobrar las cantidades antes mencionadas de ejercicios anteriormente citados entendiéndose que es una modificación legal y que por tanto no tiene carácter retroactivo. Esta circunstancia hace que otros ejercicios como 2015 y 2016 puedan también ser objeto de inspección al no estar prescritos ya que el BOE es de noviembre de 2017.

Este ansia recaudador del Gobierno de España puede poner en una situación comprometida las cuentas de la EMT o suponer un grave coste añadido a las arcas del propio Ayuntamiento de Málaga que tendría que cubrir esta deuda con el Gobierno de España.

La EMT ha presentado una reclamación ante el Tribunal Económico Administrativo de Andalucía solicitando paralizar la liquidación presentada por el Ministerio de Hacienda y ha tenido que depositar un aval de 4,7 millones de euros. Pero no hay garantías que vaya a tener éxito en su reclamación y no se descarta que haya que presentar un recurso contencioso-administrativo por lo que la preocupación en la empresa es notable debido a que una merma en las inversiones de los próximos años no puede ser asumido por la empresa que necesita seguir renovando la flota de autobuses y que tiene pendiente en los próximos años trasladar sus instalaciones.

Esta situación no solo está afectando a Málaga. Hay un notable déficit de financiación a las empresas de transporte urbano en toda España, excepto Madrid y Barcelona que cuentan con un sistema distinto al tener un contrato-programa que dota de mayores recursos. Por tanto, y en la línea que se realiza en otros países europeos ha llegado el momento de promover una Ley de Financiación del Transporte Urbano que prime cuestiones como la población y la eficiencia y acabar con el sistema actual de subvenciones al déficit del transporte que es obsoleto y claramente insuficiente.”

Por todo ello, el Grupo municipal Socialista propone a la Comisión de Pleno la adopción de los siguientes

Acuerdos

1. Instar al Gobierno de España a la aprobación de una Ley de Financiación del Transporte Urbano.
2. Instar al Gobierno de España a establecer mecanismos para abonar la deuda de 9 millones de euros acumuladas desde 2012 por la disminución de las Subvenciones al Transporte al Ayuntamiento de Málaga.
3. Instar al Gobierno de España a desistir de la reclamación de 4,7 millones de euros a la EMT en concepto de IVA de los ejercicios 2013 y 2014.
4. En caso que se proceda a cobrar los 4,7 millones de euros, instar al Gobierno de España a devolver esa cantidad como Subvención al Transporte en la próxima anualidad.”



En la sesión, el **Sr. Presidente** dio la palabra al **Sr. Brenes Cobos** quien indicó: "Sí, muy breve...".

A continuación el **Sr. Carballo Gutiérrez** dijo: "Perdón, una cosa. A las doce hay un minuto de silencio, no sé si nos va a dar...".

El Sr. Presidente añadió: "Lo estoy teniendo en cuenta y en cuatro o cinco minutos cortamos para que nos dé tiempo a bajar".

El Sr. Brenes Cobos afirmó: "Voy a ser muy breve. Hace falta una Ley de financiación del transporte público urbano en España, es totalmente necesaria. Ahora mismo solamente Madrid y Barcelona tienen un sistema que les permite tener unos ingresos medianamente acordes con los modos de transporte público que están prestando.

El Gobierno de España, desde que está el Sr. Rajoy, ha dejado de ingresar en las arcas del Ayuntamiento de Málaga nueve millones de euros en cuanto a subvención al transporte, nueve millones de euros que se han dejado de recibir en los últimos años, que nos hubieran venido muy bien a la EMT para comprar más autobuses, para contratar más conductores, para hacer unas nuevas instalaciones que necesitamos para la EMT, que las que tenemos están totalmente obsoletas. Es decir, hacen falta esos nueve millones de euros que el Gobierno Central nos tiene que pagar o que nos debe y esa deuda que tiene con la ciudad de Málaga. Y por otra parte...". (Se apaga el micrófono automáticamente)

El Sr. Presidente mencionó: "Sí, continúe, Sr. Brenes".

El Sr. Brenes Cobos destacó: "Sí, nos encontramos que el Gobierno de España, también del Sr. Rajoy, el Ministro Montoro ha intentado cobrar, o está intentando cobrar 4,7 millones de euros procedentes del IVA por la subvención del déficit del transporte que anualmente da el Ayuntamiento de Málaga a la EMT. Esto significaría, si tenemos que pagarles estos casi 5 millones de euros al Ministerio de Hacienda, supondría desde luego un grave perjuicio también para las arcas del propio Ayuntamiento y también para la propia estabilidad económica de la EMT. Por lo tanto, las cuestiones que se plantean en la iniciativa consideramos que son lógicas y, aparte del color político de los Grupos Municipales de los que componemos el Pleno, es totalmente razonable apoyar esta iniciativa que trae en el día de hoy el Grupo Socialista".

Abierto el debate, se produjeron las siguientes intervenciones:

El Sr. Espinosa Sampedro: "A favor".



El Sr. Presidente: "Sr. Zorrilla".

El Sr. Zorrilla Díaz: "A favor".

El Sr. Presidente: "Sra. Torralbo".

La Sra. Torralbo Calzado: "Sí, a favor. Y bueno, no sé si exactamente el nombre es «*deuda*», pero desde luego sí que es un déficit presupuestario o un déficit de subvención lo que ha provocado el Gobierno en estos años reduciendo tanto las aportaciones al transporte.

Y muy necesaria esa Ley, y sobre todo muy grave el tema del cambio de criterio de Hacienda. Llevamos muchos años con una política digamos de subvención del transporte público en pos de la movilidad sostenible y venir ahora con ese cambio y gravarlo con IVA, pues la verdad, parece un poco afán recaudatorio puro y duro, sin muchos argumentos jurídicos.

Esperemos que no progrese esa medida porque son otros dos años más los que hay posiblemente para gravar y supondría un perjuicio económico muy serio para la EMT y para el propio Ayuntamiento".

El Sr. Presidente: "Sra. Maeso".

La Sra. Maeso González: "A favor".

El Sr. Presidente: "Sr. Brenes... Pues pasamos a votar... ¿Quiere Ud. intervención, Sr. Carballo? Pues entonces, pasamos a votar".

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

La Comisión, con la abstención del Grupo Municipal Ciudadanos, y el voto a favor del Concejal no adscrito, del Grupo Municipal Málaga para la Gente, del Grupo Municipal Málaga Ahora, del Grupo Municipal Socialista y del Grupo Municipal Popular, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerde prestar su aprobación a la propuesta contenida en la misma.

III.- RUEGOS.

Punto nº 18.- Abierto el capítulo de ruegos, se formuló el siguiente:



R.1.- El Sr. Gálvez Chica precisó que el ruego que traía hoy nuestro Grupo municipal estaba referido al Real Cuerpo de Bomberos. En el año 2014 y durante el acto de celebración del día de San Juan de Dios, patrón de los bomberos, el Alcalde de Málaga, el Sr. de la Torre les recordó a los mismos, que al igual que hacía San Juan de Dios, “El Real Cuerpo de Bomberos que es un orgullo para la ciudad, está para servir a los demás como hacía San Juan de Dios”.

Añadió que los bomberos tenían como gran eje vocacional que les impulsaba el ayudar, atender un problema, un accidente. El problema que fuera, allí estaban los bomberos de Málaga, capaces de resolverlo. Y nuestra obligación como Ayuntamiento de Málaga, a través del Área de Seguridad, era poner los medios técnicos para que vuestra vocación y profesionalidad pudiera dar una respuesta adecuada así como poner los medios necesarios para vuestra protección.

Aludió el Sr. Galvez Chica a que todo esto lo decía el Señor Alcalde en su discurso, siguiendo el Sr. Alcalde con un saludo para todos los jubilados...

Seguidamente el Sr. Pomares Fuertes preguntó al Sr Gálvez Chica si esto era un ruego o una declaración, a lo que el Sr. Gálvez Chica contestó que un ruego.

A continuación el Sr. Pomares Fuertes le solicitó al anterior vocal que fuera al ruego, si era tan amable, porque nos estaban esperando abajo.

El Sr Gálvez Chica precisó que el ruego lo tenía que justificar, ante lo que el Sr. Pomares mencionó que, ya que lo ha escrito, nos lo pasaba y se adjuntaba al acta.

El Sr. Gálvez Chica tras indicar que no tenía problema ninguno, dijo textualmente: “Bien pues dado que los valores descritos por el Sr. De la Torre de los bomberos de Málaga, no han cambiado y que durante el año 2017 y 18 no se ha realizado ningún acto por el día de San Juan de Dios, Patrón de los bomberos, donde pudiese felicitar como siempre a los bomberos jubilados en estos dos años es por lo que ruego se proceda por D. Francisco de la Torre y por D. Mario Cortés Carballo, Concejal de Seguridad, a la recepción y saluda en el Salón de los Espejos a los bomberos jubilados en estos dos años que seguidamente se relacionan. Muchas Gracias”.

Finalmente se transcribe el ruego presentado por escrito por el Grupo Municipal Socialista en la sesión de 12 de marzo de 2018 ante la Comisión del Pleno de Ordenación del Territorio, Vivienda, Movilidad, Accesibilidad y Seguridad del Excmo. Ayuntamiento Pleno **relativo a la recepción y saluda de los Bomberos jubilados por el Alcalde y Concejal del Área de Seguridad:**

“En el año 2014 y durante el acto de celebración del día de San Juan de Dios Patrón de los Bomberos, el Alcalde de Málaga Sr. de la Torre, le recordaba a los mismos, que al igual que hacía San Juan de Dios, “El Real Cuerpo de Bomberos que es un orgullo para la ciudad, está para servir a los demás como hacía San Juan de Dios” los bomberos tienen como gran eje vocacional que os impulsa el ayudar, el atender un problema, un



accidente, el problema que sea, allí están los bomberos de Málaga; capaces de resolverlo y nuestra obligación como Ayuntamiento a través del Área de Seguridad es poner los medios técnicos para que vuestra vocación y profesionalidad pueda dar una respuesta adecuada así como poner los medios necesarios para vuestra protección.

Seguía el Sr. Alcalde con un Saludo para todos los jubilados del Cuerpo de Bomberos así como quiero felicitar al Escalin, sois un ejemplo de compromiso y trabajo por ello lo que queráis de la ciudad y de nosotros lo tendréis siempre, asegurado.

Que los bomberos tengan que hacer muy pocas actuaciones será señal que en la ciudad hay menos problemas, menos tragedias, pero si las hay, ahí estarán los bomberos de Málaga el mejor cuerpo de bomberos de España y Europa. ¡¡¡ Viva el Real Cuerpo de Bomberos de Málaga!!!

*Pues bien, dado que los valores descritos por el Sr. de la Torre de los bomberos de Málaga no han cambiado y que durante el año 2017 y 2018 no se ha realizado ningún acto por el día de san Juan de Dios Patrón del Real Cuerpo de Bomberos **donde pudiese felicitar como siempre a los bomberos jubilados** en estos dos años; es por lo que*

RUEGO

Se proceda por D. Francisco de la Torre Prados, Alcalde de este Ayuntamiento y por D. Mario Cortés Carballo Concejal de Seguridad a la recepción y saluda en el Salón de los Espejos a los bomberos jubilados en estos años y que seguidamente se relacionan:

*D. José Amores Mostazo
D. José Luis Acuña Martos
D. Miguel Mancera García
D. Antonio Cuenca Pozo
D. Ángel Ruiz Durán
D. Andrés Olmedo Suarez
D. Salvador Pérez Acosta
D. Pedro Ríos Planes
D. Francisco Merchán Cabezas
D. Antonio Sánchez Rosales
D. Francisco Rivas Alcalá.
D. Juan Chacinerero Casno.
D. Fernando García Mayo
D. Enrique Fernández Pinto
D. Ricardo Sánchez Cleire.
D. Manuel Ruiz García.
D. Juan Antonio Pérez Martínez.
D. Antonio Campos Cabrera.
D. Pedro Olea Cuevas.
D. Antonio Muñoz Garrido.
D. Manuel Collado Pérez.*



D. Francisco Álvarez Escobar.

D. Manuel Palomera Briales.

D. José Antonio Cazorla Ramírez.

D. Fermín Fernández Zamora.

D. Juan Miguel Barrueco Morales”.

La Comisión quedó enterada del ruego que antecede.

Y no habiendo más asuntos que tratar, el Sr. Presidente levanta la sesión, siendo las once horas y cincuenta y siete minutos, del día del encabezamiento, extendiéndose de lo tratado y acordado la presente acta de la que, como Secretaria de la misma, doy fe.