



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

En la ciudad de Málaga, siendo las nueve horas y veinticuatro minutos del día dieciséis de julio 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 Carmen Casero Navarro

D^a Teresa Porras Teruel

D^a Gema del Corral Parra en sustitución de D^a M^a del Mar Martín Rojo

D^a Rosa del Mar Rodríguez Vela

D. Sergio Brenes Cobos.

D. Rafael Gálvez Chica- es sustituido por D^a Lorena Doña Morales en el punto n^o 8 del Orden del día.

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

Secretario Delegado de la GMU: D. Juan R. Orense Tejada

Secretario de la Comisión: D. Juan José Sánchez Sánchez

Es de reseñar que la Sra. Del Corral Parra se ausenta definitivamente de la sesión en el punto n^o 6 del Orden del Día y que la Sra. Porras Teruel lo hace en el punto n^o 12.

La sesión se abrió por el Sr. Presidente de la Comisión, haciéndose la salvedad de que el punto n^o 11 es una propuesta por lo que pasa a ser el punto n^o 1 del Orden del Día, corrigiéndose en Orden del Día en ese sentido, pasándose seguidamente a su estudio en ese nuevo orden.

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

PROPUESTAS



Área de Movilidad:

Punto nº 1.- La Comisión del Pleno de Ordenación del Territorio, Vivienda, Movilidad, Accesibilidad y Seguridad, conoció propuesta de la Teniente Alcalde del Área de Movilidad, D^a Elvira Maeso González, de fecha 4 de julio de 2018, el cual copiado a la letra dice:

“En relación con el expediente de aprobación del **“Estudio del Sector del Taxi en la ciudad de Málaga: Estructura Económica de Costes e Ingresos del servicio de taxi (2018)”** y, a la vista del informe del Jefe de la Sección de Transportes y Taxi, del siguiente tenor:

“ASUNTO: Propuesta para aprobación de “Estudio del Sector del Taxi en la ciudad de Málaga: Estructura Económica de Costes e Ingresos del servicio de taxi (2018)””

*La legislación de transportes vigente desde la Ley 16/1987, de 30 de julio (LOTT) ha previsto que la revisión de tarifas de las actividades de transporte a autorizar por la Administración procederá cuando hayan sufrido alteración las partidas que integran la estructura de costes de modo que se altere significativamente el equilibrio económico del servicio o actividad. En continuidad con dicho principio, la redacción actual del Reglamento de desarrollo de la LOTT, Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre según redacción publicada en BOE de 21/4/2018, establece en su artículo 29.3 que las tarifas obligatorias que, en su caso, se encuentran establecidas para modalidades de transporte distintas a las referidas en el apartado anterior (se refiere a los transportes públicos regulares) o para actividades auxiliares y complementarias de transporte **deberán ser modificadas cuando sufra variación sustancial el conjunto de elementos que integran la referida estructura de costes.***

*Las tarifas urbanas de taxi se establecen por los Ayuntamientos, con sujeción a la **legislación sobre precios autorizados**, según establece el Decreto 35/2012, de 21 de febrero por el que se aprueba el Reglamento Andaluz del Taxi (art. 58), así como el Decreto 365/2009, de 3 de noviembre, por el que se regulan los procedimientos administrativos en materia de precios autorizados de ámbito local en Andalucía (art. 2.b).*

*Dichas tarifas, según el art. 58.4 del mencionado Reglamento Andaluz del Taxi, deben cubrir la totalidad de los costes de prestación del servicio y permitirán una adecuada amortización, un razonable beneficio empresarial y una correcta realización de la actividad. Nuestra Ordenanza Municipal, como no podía ser de otra manera, asume que **las tarifas urbanas, consideradas como máximas, deben cubrir los costes de prestación del servicio, sin perjuicio de la adecuada amortización y el razonable beneficio empresarial (artículo 85 de la misma).***

Si bien la perspectiva de unas tarifas de taxi justificadas en una valoración de los costes reales de la actividad ha sido acogida tradicionalmente en norma, como



*acabamos de ver en las disposiciones legales que acabamos de mencionar, la **aparición de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española y de su Reglamento**, aprobado por R.D. 55/2017, de 3 de febrero, ha determinado de forma concluyente que la revisión de cualquier valor monetario en cuya determinación intervenga el sector público no puede ser objeto de revisión periódica y predeterminada en función de precios, índices de precio o fórmulas que los contengan (art. 4 Ley 2/2015) y que **todo régimen de revisión deberá tomar como referencia la estructura de costes de la actividad cuyo valor monetario es objeto de revisión**, ponderándose cada componente de costes en función de su peso relativo en el valor íntegro de dicha actividad (art. 3 del Reglamento de la Ley de desindexación referida).*

Esta perspectiva ya fue abordada por el mencionado Decreto 365/2009, de 3 de noviembre por el que se regulan los procedimientos administrativos en materia de precios autorizados en Andalucía, que, en su artículo 3 previó que las modificaciones de precios cuya autorización se solicite tendrán que basarse en variaciones materiales de los costes de producción o de comercialización, o, en su caso, en las variaciones de las características del servicio que se trate.

*En el Ayuntamiento de Málaga, antes de la vigencia de la Ley de desindexación y partiendo del principio de valoración de los costes para revisar tarifas que formulaba la legislación de transporte, la caracterización de la Estructura económica de la actividad del sector del taxi fue efectuada inicialmente a través del “**Estudio económico del sector público de auto-taxi en la ciudad de Málaga 2007-8**”, que fue aprobado en el Consejo de Administración del Instituto Municipal del Taxi, del día 10 de junio de 2009 siendo, posteriormente ratificado, en Pleno del Excmo. Ayuntamiento de 25 de junio de ese mismo año.*

*Posteriormente, fue aprobado mediante Acuerdo de Pleno del Ayuntamiento de 3 de junio de 2013, el “**Estudio económico del sector del taxi en Málaga 2013**” que, como el anterior, incluía para una licencia tipo, una Estructura económica de costes, que definía los costes medios al día 30 de junio de 2012, un índice global de costes, indicadores económicos de costes con referencia en el periodo julio 2011 – junio 2012, índices de actualización para esos indicadores y el método de cálculo del índice global de costes en el periodo julio 2012 - junio 2013 y posteriores.*

*El presente **Estudio del sector del taxi 2018** es el tercero que se realiza en nuestra ciudad, después de los anteriormente señalados de 2008 y 2013, y significa la continuidad de un modelo que ha funcionado eficientemente hasta la fecha, de tal modo que, ha supuesto un adelanto respecto de lo posteriormente contemplado en la vigente ley 2/2015 de desindexación de la economía, así como, en el R.D. 55/2017 de 3 de febrero que la desarrolla. En este sentido, el Estudio del sector del taxi en Málaga 2018 incorpora una **Estructura económica de costes e ingresos del taxi**, que se ocupa de la caracterización del sector del taxi para que pueda servir como modelo de referencia para la determinación de su evolución económica futura, mediante la definición de principios similares a los contemplados en el anterior Estudio económico del taxi de 2013.*



De este modo, se establece una **Estructura de costes**, que define los costes reales medios soportados por un **licencia-tipo** al día 30 de junio de 2017, estableciendo un índice global de costes fundamentado en indicadores económicos de costes con referencia en el periodo julio 2016 – junio 2017. Esta Estructura de costes establece además, **índices de actualización para la revisión periódica interanual de dichos indicadores** y una metodología de cálculo de la variación del índice global de la Estructura de costes en el periodo julio 2017 - junio 2018 y subsiguientes, para conseguir la permanente vigencia de la Estructura de costes en cuestión.

También se incluye un **Estudio de ingresos** que analiza la actividad de un denominado Titular o licencia-tipo, para calcular su recaudación anual, modo de prestación del servicio, kilometraje, etc; y una **propuesta de modelo de cálculo para nuevas tarifas urbanas básicas máximas** sobre la base de la Estructura de costes y el Estudio de ingresos, respetando el principio del mantenimiento del equilibrio económico de la actividad.

En la misma línea que se ha seguido en estudios anteriores, se ha planteado al incremento del índice global interanual de costes, como nivel máximo de incremento porcentual de aplicación a las tarifas urbanas. Del mismo modo, a efectos de delimitar el nivel máximo de subida de dichas tarifas, se ha incorporado un nuevo elemento limitante, el incremento interanual del índice de precios al consumo provincial de Málaga (IPC Málaga). Igualmente, se plantea que en el caso de que, **en alguna anualidad, el valor del incremento del índice global de costes fuese cero o inferior, habrían de mantenerse las tarifas vigentes, aplazándose la revisión de dichas tarifas, al siguiente período interanual en el que el índice global anual supere su anterior valor de referencia.**

Para el presente Estudio Económico del taxi 2018, teniendo en cuenta el satisfactorio desarrollo de la aplicación de sus antecesores, se propone la misma duración, es decir, un **periodo de vigencia mínimo de tres anualidades, que podría ser prorrogado anualmente de forma automática hasta un máximo de cinco anualidades, siempre que no se produjera petición expresa de revisión de los interesados con antelación superior a dos meses previos a su renovación anual.** De este modo, en el caso de que se adoptasen estos criterios, la fecha mínima de validez del presente Estudio sería hasta julio de 2020 (para su aplicación al año 2021), y la máxima, hasta julio de 2022 (para su aplicación al año 2023).

Para conocer, entre otros factores de servicio, el kilometraje anual medio realizado por una licencia tipo, así como, para analizar la evolución de los distintos indicadores básicos de actividad del sector del taxi en Málaga cada año, se prevé que **la Oficina Municipal del Taxi realice de forma continuada, con periodicidad, al menos, anual, distintos estudios y análisis del sector para el conocimiento de los parámetros y factores de servicio: oferta, demanda, encuesta de usuarios, niveles de ocupación, recorridos, tiempos y velocidades medias, ingresos anuales y nivel de beneficios, etc.**



A la vista de la caducidad de la vigente Estructura económica del taxi en Málaga 2013, el 30 de junio de 2018 y, dado que las entidades representativas de los titulares de licencia de taxi, han manifestado su opinión de que debería ser realizado un nuevo Estudio económico del sector, al ser considerada adecuada su aplicación hasta la fecha, es por lo que se ha redactado el presente Estudio, en el que han sido recogidas las propuestas y alternativas presentadas por las referidas entidades.

*Visto el “Estudio del Sector del Taxi en la ciudad de Málaga: Estructura Económica de Costes e Ingresos del servicio de taxi (2018)” presentado por la Oficina Municipal del Taxi, **SE PROPONE LO SIGUIENTE:***

PRIMERO. *Aprobar el establecimiento del “Estudio del Sector del Taxi en la ciudad de Málaga: Estructura Económica de Costes e Ingresos del servicio de taxi (2018)” como referencia de la evolución económica del sector del taxi de la ciudad de Málaga y su vinculación a la revisión de futuras tarifas mediante el modelo en él propuesto.*

SEGUNDO. *Se define un nuevo índice global de costes de la actividad para una licencia tipo de taxi con valor 100 al día 30 de junio de 2018, referenciado a los indicadores de coste del período julio 2016-junio 2017. La actualización de los indicadores de costes contenidos en el Estudio deberá llevarse a cabo anualmente mediante índices oficiales de actualización objetivos, como los recogidos en este Estudio, que harán que la Estructura Económica en cuestión permanezca vigente en sucesivas anualidades hasta que se decida afrontar la realización de una nueva Estructura de costes.*

TERCERO. *La nueva Estructura Económica de costes e ingresos del taxi 2018 presentada **tendrá una vigencia en el tiempo de, al menos, tres anualidades hasta julio de 2020 (para la propuesta de tarifas urbanas máximas del año 2021), con un máximo de cinco anualidades, hasta julio de 2022 (para la propuesta de tarifas urbanas máximas del año 2023).** No obstante, se estima que además, habrá de ser redefinida dicha Estructura económica, en caso de que aparecieran desvirtuados de forma considerable los costes considerados en su Estructura de costes. Esto ocurriría, sobre todo, cuando se detectara un incremento notable en el kilometraje medio anual recorrido por un Titular tipo lo cual, ocurriría cuando se superara en más de un 25 % el kilometraje actualmente considerado.*

*Así, el “Estudio del Sector del Taxi en la ciudad de Málaga 2018” estará vigente **hasta julio de 2020 como mínimo. El máximo de duración sería hasta julio de 2022** siempre que, una vez transcurridos los tres años iniciales, no existiera petición expresa de los interesados con antelación mayor de dos meses a su renovación anual, no se dieran motivos que justificasen un nuevo Estudio y no se superaran los condicionantes de desvirtuación de gastos indicados en el párrafo anterior.*

CUARTO. *La determinación anual de las tarifas del taxi, en el período de vigencia del Estudio Económico presentado, se vinculará al modelo de cálculo de tarifas*



máximas propuesto en el propio Estudio Económico aquí presentado. Puesto que dicho modelo evalúa las tarifas urbanas considerando los ingresos urbanos sin tener en cuenta los servicios interurbanos, ni los específicos iniciados en el aeropuerto, se realizarán por la Oficina Municipal del Taxi estudios específicos de estos servicios los cuales se aplicarán al referido modelo.

QUINTO. *Además de lo previsto en el apartado anterior, la Oficina Municipal del Taxi realizará de forma periódica y continuada estudios de seguimiento del sector en cuanto a ingresos, conocimientos de los comportamientos y usos, niveles de oferta y demanda, recorridos, tiempos y velocidades medias, margen de beneficio, etc.*

SEXTO. *De cualquier forma, tal como resulta de la aplicación del modelo de cálculo de tarifas máximas propuesto, el porcentaje de actualización interanual del Índice general de la Estructura de Costes se considerará como nivel máximo de incremento porcentual de aplicación a las tarifas en los años de vigencia del mismo. Igualmente, a efectos de delimitar el nivel máximo de subida de dichas tarifas se establece como límite el incremento interanual del índice de precios al consumo provincial de Málaga (IPC Málaga).*

En el caso de que el valor del incremento porcentual del referido Índice general de costes, que resulte de aplicación, fuese cero o inferior, se mantendrán las tarifas vigentes y se aplazará la revisión de dichas tarifas al siguiente período interanual en el en el que sea superado el anterior nivel de referencia del Índice global de costes que produjo una variación de tarifas. “

PROPONGO:

PRIMERO. Aprobar el establecimiento del “**Estudio del Sector del Taxi en la ciudad de Málaga: Estructura Económica de Costes e Ingresos del servicio de taxi (2018)**” como referencia de la evolución económica del sector del taxi de la ciudad de Málaga y su vinculación a la revisión de futuras tarifas mediante el modelo en él propuesto.

SEGUNDO. Se define un nuevo índice global de costes de la actividad para una licencia tipo de taxi con valor 100 al día 30 de junio de 2018, referenciado a los indicadores de coste del período julio 2016-junio 2017. La actualización de los indicadores de costes contenidos en el Estudio deberá llevarse a cabo anualmente mediante índices oficiales de actualización objetivos, como los recogidos en este Estudio, que harán que la Estructura Económica en cuestión permanezca vigente en sucesivas anualidades hasta que se decida afrontar la realización de una nueva Estructura de costes.

TERCERO. La nueva Estructura Económica de costes e ingresos del taxi 2018 presentada **tendrá una vigencia en el tiempo de, al menos, tres anualidades hasta julio de 2020 (para la propuesta de tarifas urbanas máximas del año 2021), con un máximo de cinco anualidades, hasta julio de 2022 (para la propuesta de tarifas urbanas máximas del año 2023).** No obstante, se estima que además, habrá de ser



redefinida dicha Estructura económica, en caso de que aparecieran desvirtuados de forma considerable los costes considerados en su Estructura de costes. Esto ocurriría, sobre todo, cuando se detectara un incremento notable en el kilometraje medio anual recorrido por un Titular tipo lo cual, ocurriría cuando se superara en más de un 25 % el kilometraje actualmente considerado.

Así, el “Estudio del Sector del Taxi en la ciudad de Málaga 2018” estará vigente **hasta julio de 2020 como mínimo. El máximo de duración sería hasta julio de 2022** siempre que, una vez transcurridos los tres años iniciales, no existiera petición expresa de los interesados con antelación mayor de dos meses a su renovación anual, no se dieran motivos que justificasen un nuevo Estudio y no se superaran los condicionantes de desvirtuación de gastos indicados en el párrafo anterior.

CUARTO. La determinación anual de las tarifas del taxi, en el período de vigencia del Estudio Económico presentado, se vinculará al modelo de cálculo de tarifas máximas propuesto en el propio Estudio Económico aquí presentado. Puesto que dicho modelo evalúa las tarifas urbanas considerando los ingresos urbanos sin tener en cuenta los servicios interurbanos, ni los específicos iniciados en el aeropuerto, se realizarán por la Oficina Municipal del Taxi estudios específicos de estos servicios los cuales se aplicarán al referido modelo.

QUINTO. Además de lo previsto en el apartado anterior, la Oficina Municipal del Taxi realizará de forma periódica y continuada estudios de seguimiento del sector en cuanto a ingresos, conocimientos de los comportamientos y usos, niveles de oferta y demanda, recorridos, tiempos y velocidades medias, margen de beneficio, etc.

SEXTO. De cualquier forma, tal como resulta de la aplicación del modelo de cálculo de tarifas máximas propuesto, **el porcentaje de actualización interanual del Índice general de la Estructura de Costes se considerará como nivel máximo de incremento porcentual de aplicación a las tarifas en los años de vigencia del mismo.** Igualmente, a efectos de delimitar el nivel máximo de subida de dichas tarifas se establece como límite el incremento interanual del índice de precios al consumo provincial de Málaga (IPC Málaga).

En el caso de que el valor del incremento porcentual del referido Índice general de costes, que resulte de aplicación, fuese cero o inferior, se mantendrán las tarifas vigentes y se aplazará la revisión de dichas tarifas al siguiente período interanual en el en el que sea superado el anterior nivel de referencia del Índice global de costes que produjo una variación de tarifas.”

Abierto el debate la Sra. Torralbo Calzado dijo que en este punto lo que sí agradecería es que cuando vengan estudios de este tipo que directamente, si están colgados, se nos diga dónde están o se nos suministre el estudio para que sepamos un poco, aunque sea algo muy técnico, qué es a lo que estamos dándole aprobación, porque de esta manera hay un extracto pero no es muy claro lo que definitivamente es el resultado de



ese estudio. Que se lo había dicho así a la Concejala, que para la próxima.... esta vez nos lo va a mandar después, pero que para las próximas nos llegue conjunto el estudio con la propuesta de aprobación".

El Sr. Pomares Fuertes le dijo que así se hará.

Sometido a votación la propuesta trascrita, 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.

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 9 de julio de 2018, el cual copiado a la letra dice:

“Expediente: Estudio de Detalle.- PL 35/17

Solicitante: Segimar Arquitectura Técnica SLP.

Representante: D. Sergio González Izquierdo.

Situación: C/ Don Rodrigo nº 2 esquina a C/ Ermitaño nº 3.

Junta Municipal de Distrito: nº 1-Málaga Centro.

Referencia catastral: 2955114UF7625N0001TB.

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 lo constituyen una finca de 179,47 m2 sita en C/ Don Rodrigo nº 2 esquina a C/ Ermitaño nº 3 y tiene por **objeto** fijar el techo máximo permitido en la parcela en función de las alturas circundantes, redefiniéndose el volumen edificable mediante los parámetros de ocupación máxima y altura, tal y como permite el artículo 12.4.3 del vigente PGOU.



RESULTANDO que en el presente expediente ahora en tramitación se han producido los siguientes **antecedentes de hecho**:

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

-Con fecha **19 de enero de 2018**, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local, se aprobó inicialmente el «Estudio de Detalle en C/ Don Rodrigo nº 2 esquina a C/ Ermitaño nº 3», promovido por D. Sergio González Izquierdo e/r de Segimar Arquitectura Técnica SLP., en base a la documentación fechada el 27 de octubre de 2017, de conformidad con lo indicado en los informes técnicos emitidos por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística el 18 de octubre y 15 de diciembre de 2017.

-Cumplimentado todos los requisitos exigidos en el acuerdo de aprobación inicial para someter el expediente al trámite de información pública, mediante anuncios publicados en el Tablón de Edictos de la Gerencia de Urbanismo durante el período comprendido entre los días **1 de febrero a 2 de marzo de 2018**, ambos inclusive, en el periódico La Opinión de Málaga de **9 de mayo de 2018** y en el BOP de **12 de abril de 2018**, se sustanció la citada información pública de la aprobación inicial, según consta en las copias unidas al expediente.

-El **3 de mayo de 2018**, el promotor del expediente presenta nueva documentación técnica para su aprobación definitiva.

-Con fecha **1 de junio de 2018**, se ha recibido **informe favorable** de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, fechado el 24 de mayo de 2018, en relación a las servidumbres aeronáuticas, si bien se hacen algunas observaciones que deberán de ser incluidas en la documentación que finalmente se apruebe.

-Según se hace constar en el certificado emitido por la Vicesecretaría Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo con fecha **7 de junio de 2018**, durante el plazo de información pública general y notificación personal a los propietarios, comprendido entre el 1 de febrero y 6 de junio de 2018, ambos inclusive, se ha presentado un escrito de alegación por parte de Margarita Lozano Sánchez, con entrada en el Registro General de esta Gerencia el 15 de marzo de 2018 y nº de documento 172.570.

-De la citada alegación se le ha dado trámite de audiencia al promotor del expediente el pasado **11 de junio de 2018**, a fin de que alegara lo que a su derecho estimase conveniente.

-Con fecha **11 de junio de 2018**, se ha recibido en esta Gerencia, informe favorable de la Delegación Territorial de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía de 28 de mayo de 2018, si bien se hacen una serie de observaciones a tener en cuenta en la licencia de obras.



-El día **27 de junio de 2018**, ha tenido entrada un escrito de Segimar Arquitectura Técnica SLP., r/p D. Sergio González Izquierdo, en el que da respuesta a la alegación antes citada.

-Por el Servicio de Planificación Territorial y Urbanística del Departamento de Planeamiento y Gestión se he emitido informe técnico el **28 de junio de 2018**, en el que se propone la aprobación definitiva del expediente.

-Finalmente, de conformidad con lo exigido en el artículo 2.3.4 apartado 1.2 del vigente PGOU y art. 5 de la *Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*, D. Sergio González Izquierdo ha acreditado la representación que dice ostentar respecto de la mercantil Segimar Arquitectura Técnica SLP, mediante la aportación, el **3 de julio de 2018**, de escritura de constitución de sociedad limitada profesional, otorgada el 9 de octubre de 2008, ante el notario D. Joaquín María Crespo Candela al nº 209 de su Protocolo.

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), reconociéndose el ámbito que nos ocupa dentro del planeamiento aprobado con modificaciones PAM-PEPRI(83) M, si bien, las modificaciones previstas no afectan al presente instrumento de planeamiento.

CONSIDERANDO que en el informe técnico del Departamento de Planeamiento y Gestión de fecha **28 de junio de 2018**, se indica y propone lo siguiente:

“INFORME.

La documentación aportada en CD incorpora el documento completo en PDF y con planos de proyecto en DWG.

Dicha documentación incluye el plano Anexo de Servidumbre aeronáutica y extrae en su memoria parte del informe de la Dirección General de Aviación Civil dejando constancia de forma expresa del párrafo que debe incluirse en la memoria.

El informe de la Consejería de Cultura, que se emite en sentido favorable, advierte sin embargo que teniendo en cuenta que la propuesta de alzado no es vinculante, en la fase posterior que corresponda (entiéndase trámite de licencia de obras), deberá verificarse por los técnicos municipales que el arranque de los faldones inclinados de cubierta se produzca en las líneas perimetrales de las fachadas exteriores y a partir de la intersección con el plano del último forjado en coherencia con lo establecido en el art. 12.4.2 del vigente PGOU-2011.

En referencia a la documentación presentada por Dña. Margarita Lozano Sánchez, en relación a lo previsto en el art. 65.5 del Reglamento de Planeamiento que previene que el Estudio de Detalle “*en ningún caso podrá ocasionar perjuicio ni alterar las condiciones de los predios colindantes*”, de su análisis y desde el punto de vista técnico se considera observar lo siguiente:



- Este Estudio de Detalle responde a una ordenanza del PEPRI Centro que se resuelve “adosada o medianera” a los predios colindantes, por lo que ateniéndonos a las determinaciones urbanísticas, el promotor del Estudio de Detalle tiene derecho a adosarse a dicha medianería.
- La medianería existente en el edificio colindante (numero 4 de calle Don Rodrigo) se observa una ventana en uno de los muros medianeros la altura de la segunda planta que incumple dicha ordenanza.
- En este mismo muro medianero existe un patio que permite luces y ventilación a las habitaciones interiores de dicha edificación.
- La documentación presentada por la interesada, entre su contenido, incluye documentación oficial presentada en esta Gerencia Municipal en el año 1989 que, referida a la “Rehabilitación de la vivienda”, entre los planos técnicos que incluye no se observa la existencia de la ventana en muro medianero, siendo que la habitación en cuestión (salita) ventila y obtiene luces desde el patio interior.
- Del resto de documentación aportada, del juzgado de primera instancia y de fecha 28/07/2010, no se observa nada al respecto de la ventana u otra cuestión que técnicamente deba valorarse en relación al artículo mencionado.
- La ordenación de volúmenes del Estudio de Detalle contempla un patio interior, de 3.82 mts de anchura y de planta primera plantas altas, que aparentemente respeta el mantenimiento del hueco existente en el muro medianero.

En cualquier caso, la documentación presentada por Dña. Margarita Lozano Sánchez deberá ser objeto de valoración por el informe jurídico que ha de emitir este Departamento.

PROPUESTA

A la vista de los antecedentes y contenido de este informe, se considera que desde el punto de vista técnico procede la aprobación definitiva del Estudio de Detalle para la ordenación del volumen en calle Don Rodrigo nº 2 y calle Ermitaño nº 3, según la documentación presentada en CD el 03/05/2018.

Se le indicará al interesado la advertencia incluida en el informe de la Consejería de Cultura

De la documentación aportada en CD, el promotor deberá entregar en este departamento cuatro copias en papel para responder a la tramitación administrativa restante y archivo del expediente.”

CONSIDERANDO que, en cuanto a la alegación presentada por D^a Margarita Lozano Sánchez en la que manifiesta ostentar una servidumbre de luces y vistas a favor de su finca, siendo predio sirviente la finca colindante a la que se refiere el presente Estudio de Detalle, hay que indicar que la cuestión planteada debe de ser analizada desde dos puntos de vistas jurídicos:

a) Con relación a la normativa urbanística:

Desde esta perspectiva, debe de llamarse la atención sobre lo dispuesto en el artículo 15.2 d) de la LOUA y artículo 65.5 del Reglamento de Planeamiento. Ambas normas sostienen, que los Estudios de Detalle no podrán alterar las condiciones de ordenación de los terrenos y construcciones colindantes. Interpretando el citado apartado 5 del artículo 65 del Reglamento Planeamiento, la Jurisprudencia del Tribunal Supremo ha sostenido:



1º-Que, por predio colindante, ha de entenderse el que linda con el que es objeto del Estudio de Detalle (STS de 27 de marzo de 2013.- RJ 2013\3229); circunstancia que se da en el supuesto que analizamos.

2º-Que debe de analizarse si esa alteración del predio colindante viene impuesta por el Estudio de Detalle o, en su caso, es consecuencia de la previsión contenida en el planeamiento superior que, dicho Estudio de Detalle, desarrolla. Así la STS de 26 de enero de 2009 (RJ 2009\572) dice en su Fundamento de Derecho Segundo:

“ ...

<< (...) De un lado, tal y como se desprende de las [sentencias de este Tribunal Supremo de fechas 6 de abril de 1987 \(RJ 1987, 4235\) , 2 de julio de 1988 \(RJ 1988, 5845\) o 30 de junio de 1989 \(RJ 1989, 4933\) , entre otras, que si los perjuicios imputados al Estudio de Detalle ya están insitos en las determinaciones de los instrumentos de planeamiento de los que aquél no debe ser más que mero complemento, mera adaptación o mero detalle, tales perjuicios, ni dan lugar a su nulidad, pues el Estudio de Detalle no infringe, en tal caso, el límite que aquí examinamos, ni dan derecho, en principio o como regla general, a indemnización \(...\). Pero nos muestra también, de otro lado, la afirmación constante de que los Estudios de Detalle no pueden introducir para los propietarios de los predios colindantes perjuicios distintos de los que resulten de aplicar aquel planeamiento; la afirmación, en suma, de que deben respetar el repetido límite que aquí examinamos y de que su infracción es bastante para declarar su nulidad.](#)

...”

Y en este sentido, tal y como se desprende de los informes técnicos obrantes en el expediente, la norma que, no solo permite sino que además exige que el volumen edificatorio a que se refiere el Estudio de Detalle que nos ocupa se adose a la finca colindante, es el propio Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro de Málaga (Pepri-Centro), que así lo establece.

b) Con relación a las normas del derecho civil:

Desde la perspectiva del derecho privado, debe de traerse a colación lo indicado en el artículo 581 del Código Civil:

“El dueño de una pared no medianera, contigua a finca ajena, puede abrir en ella ventanas o huecos para recibir luces a la altura de las carreras, o inmediatos a los techos, y de las dimensiones de 30 centímetros en cuadro, y, en todo caso, con reja de hierro remetida en la pared y con red de alambre.

Sin embargo, el dueño de la finca o propiedad contigua a la pared en que estuvieren abiertos los huecos podrá cerrarlos si adquiere la medianería, y no se hubiera pactado lo contrario.

También podrá cubrirlos edificando en su terreno o levantando pared contigua a la que tenga dicho hueco o ventana.”

Es reiterada la jurisprudencia del Tribunal Supremo que sostiene, que la simple apariencia física no es dato o factor abonable jurídicamente si no se respalda con título o por medio de la prescripción (artículo 537 del Código Civil) y, la servidumbre de luces y vistas por medio de huecos y ventanas abiertos en pared propia es negativa, por lo que el plazo de prescripción de veinte años para adquirirla ha de contarse desde el día en que el dueño del predio pretendidamente dominante hubiera prohibido por un acto formal –acto



obstativo-, al del sirviente, la ejecución del hecho que sería lícito sin la servidumbre, según rezan los artículos 533, 538 y 581, último párrafo del Código Civil (STS de 25 de septiembre de 1992.- RJ 1992\7022). Por otra parte, añade la STS de 19 de septiembre de 1997 (RJ 1997\6406) sobre la cuestión que tratamos:

“... los artículos expresados del Código civil regulan restricciones o limitaciones del derecho de propiedad para abrir huecos o ventanas en pared propia, de manera que, cuando la pared (no medianera) sea contigua a finca ajena, sólo se pueden hacer los tragaluces a que se refiere el artículo 581, en las condiciones que especifica de altura y características detalladas en el mismo, o bien, prohibiendo la apertura de aquellos (también balcones o voladizos semejantes) a menos de dos metros de distancia en vista recta o de sesenta centímetros en vista oblicua sobre la finca del vecino. Se pretende, con estas limitaciones, contribuir al respeto de la privacidad, evitando una observación directa, por medio de la vista, de lo que sucede en el predio colindante. El derecho a abrir los huecos o ventanas de referencia no deriva de ninguna servidumbre legal sino del mismo derecho de propiedad, aunque limitado en su ejercicio por relaciones de vecindad. Tal derecho coexiste con el correlativo del fundo contiguo a edificar libremente, e incluso, en el caso del artículo 581, a cubrirlos levantando pared aneja a la que tenga el hueco o ventilación por supuesto que, si se violan las prohibiciones establecidas en los preceptos señalados, el propietario del fundo colindante puede pretender legítimamente que se ordene el cierre o que se tapen los huecos o ventanas, construidos al margen de aquellos o fuera de su observancia, en virtud de "acción real" sometida a plazo, con prescripción extintiva de treinta años, conforme a lo dispuesto en el [artículo 1.963](#) del Código civil, de manera que, transcurrido dicho plazo el colindante no puede exigir el cierre, no obstante, mantenga siempre el derecho a levantar pared contigua a la que tengan las ventanas o "huecos de tolerancia .../...”

Pues bien, dicho todo lo anterior, desde la perspectiva del derecho civil, D^a Margarita Lozano Sánchez no ha aportado documentación que acredite ser la titular de una servidumbre de luces y vistas sobre el predio objeto del Estudio de Detalle, más bien al contrario, de la documentación aportada se infiere que los huecos abiertos no encuentran un refrendo ni desde el punto de vista jurídico, ni desde el punto de vista técnico.

Como **conclusión** de los hechos y fundamentos jurídicos expuestos hay que decir que esta Administración municipal, en el ejercicio de las competencias en materia urbanística que ostenta, considera que el Estudio de Detalle en C/ Don Rodrigo nº 2 esquina a C/ Ermitaño nº 3 se ajusta a la normativa de aplicación y, concretamente, a las exigencias del Pepri-Centro en cuanto que obliga al adosamiento de los edificios medianeros. No consta acreditada la existencia de la servidumbre de luces y vistas que la señora Lozano Sánchez dice ostentar y que, en el caso de que la hubiese acreditado, habría legitimado a esta Administración para exigir al promotor del Estudio de Detalle el respeto de la misma. En cualquier caso, la discusión sobre la existencia o no de la citada servidumbre es una cuestión que debe de ser sustanciada por la jurisdicción civil en el supuesto de que se torne litigiosa.

Por lo tanto, procede desestimar la alegación presentada por D^a Margarita Lozano Sánchez.

CONSIDERANDO lo dispuesto en el artículo 15 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 del 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 del PGOU-2011:

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

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

CONSIDERANDO el artículo 12.4.3 del vigente PGOU.

“...

El número obligatorio de plantas y alturas de las edificaciones será la recogida en listados y planos.

...

Sobre dicha altura prevalecerá la que establezca, en su caso, en Estudios de Detalle que pretendan resolver casos singulares de recomposición de medianeras, existencia de edificios protegidos, continuidad de cornisas..., y cualquier otro problema que la altura de calle aplicada al edificio ocasione a la morfología del espacio urbano, sin que en ningún caso ello suponga alterar el aprovechamiento que corresponde a los terrenos comprendidos en el Estudio, ni ocasionar perjuicio ni alterar las condiciones de la ordenación de los predios colindantes.

Los Estudios de Detalle que aumenten las alturas previstas en el PEPRI Centro requerirán para su tramitación el informe previo favorable de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

...”

CONSIDERANDO que a tenor de los informes técnicos emitidos en el expediente, el proyecto presentado cumple, en lo **sustantivo**, con lo dispuesto en los artículos 15 y 19 de la LOUA, 65 y 66 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico y 2.3.10.12 y concordantes del PGOU-11.

CONSIDERANDO que, en cuanto al **procedimiento**, hemos de tener presente 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 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 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 la alegación presentada por D^a Margarita Lozano Sánchez, por las razones expresadas en la parte expositiva y motivadora de este informe-propuesta.*

SEGUNDO.- *Aprobar definitivamente el Estudio de Detalle en C/ Don Rodrigo nº 2 esquina a C/ Ermitaño nº 3, promovido por D. Sergio González Izquierdo e/r de Segimar Arquitectura Técnica SLP., en base a la documentación presentada en CD el 3 de mayo de 2018, de conformidad con lo indicado en el informe técnico emitido por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística el 28 de junio de 2018 y con lo dispuesto en los arts. 31 al 41 de la LOUA.*

TERCERO.- *Significar al interesado que aporte cuatro copias en formato papel de la documentación que se aprueba definitivamente.*

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

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

-Remitir copia de la documentación aprobada, junto con el certificado del acuerdo de aprobación definitiva, a la Delegación Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía a fin de que se proceda a su depósito en el Registro correspondiente, según se recoge en el artículo 40.2 de la LOUA y 19 del Decreto 2/2004, de 7 de enero.

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



SEXTO.- *Advertir al interesado que el anuncio para poder proceder a la publicación del acuerdo de aprobación definitiva en el BOP, se pondrá a su disposición en el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística para que realice dicha publicación, por correr este trámite de su cuenta a tenor de lo previsto en el artículo 113.1 e) de la Ley de Ordenación urbanística de Andalucía; haciendo advertencia expresa de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 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.- *Hacer advertencia expresa de que en el expediente de licencia de obras deberá constatarse:*

- a) *La verificación de la investigación arqueológica que corresponda conforme a las previsiones del vigente PGOU.*
- b) *El cumplimiento del número máximo de viviendas y superficies útiles de las mismas, conforme a lo dispuesto en los artículos 12.4.7 y 12.2.32 del vigente PGOU.*
- c) *La verificación de que el arranque de los faldones inclinados de cubierta se produce en las líneas perimetrales de las fachadas exteriores y a partir de la intersección con el plano del último forjado en coherencia con lo previsto en el artículo 12.4.2 del vigente PGOU-2011.*

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.*

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

1. *Al Departamento de Licencias y Protección Urbanística de esta Gerencia (Servicio Jurídico-Administrativo de Licencias de Obra).*
2. *Al Departamento de Actuaciones Urbanísticas.*
3. *A la Junta Municipal del Distrito nº 1-Málaga Centro.*
4. *Al Promotor del expediente, junto con los informes técnicos de 18 de octubre y 15 de diciembre de 2017 del Departamento de Planeamiento y Gestión.*
5. *A D^a Margarita Lozano Sánchez (con domicilio en C/ Carmelita nº 2, 29008 Málaga).*
6. *A cuantos interesados resulten en el expediente.*



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.”

Resulta de las actuaciones que el 13 de julio de 2018 se ha emitido nota de conformidad al respecto por el Sr. Secretario General y por el Oficial Mayor.

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, del Grupo Municipal Málaga Ahora y del Grupo Municipal Socialista, y con el voto a favor del Grupo Municipal Popular, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerde prestar su aprobación a la propuesta contenida en 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 9 de julio de 2018, el cual copiado a la letra dice:

“Expediente: Plan Especial de Reforma Interior del SUNC-R-P.2-A “Camino San Rafael” Manzana Verde.- PP 13/12

Promotor: Servicios de Programas Europeos del Ayuntamiento de Málaga.

Situación: SUNC-R-P.2-A “Camino San Rafael” del PGOU 2011.

Junta Municipal de Distrito: nº 6

Asunto: Informe jurídico y propuesta de rectificación de error material en el acuerdo de aprobación definitiva del documento de Plan Especial de Reforma Interior del SUNC-R-P.2-A “Camino San Rafael” Manzana Verde.

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 rectificación de error material en el Acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno de 22 de diciembre de 2015.**

RESULTANDO que con fecha **22 de diciembre de 2015** el Excmo. Ayuntamiento Pleno aprobó definitivamente el Plan Especial de Reforma Interior del SUNC-R-P.2-A “Camino San Rafael” Manzana Verde, promovido por los Servicios de Programas Europeos del Ayuntamiento de Málaga, con sujeción a la documentación técnica fechada en Noviembre 2015, todo ello, de conformidad con los informes técnicos de 16 de noviembre de 2015, del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística.



RESULTANDO que el Servicio Técnico de Ejecución del Planeamiento de este Departamento de Planeamiento y Gestión ha advertido que, aun cuando en el acuerdo citado se hace referencia a la existencia de una única Unidad de Ejecución, el ámbito de planeamiento se desarrollará mediante dos Unidades, tal y como se recoge en la documentación técnica aprobada definitivamente.

RESULTANDO que, efectivamente, en el acuerdo de 22 de diciembre de 2015 se indicó, tanto en su parte expositiva y motivadora como en la parte resolutive, que el ámbito del PERI coincidía con una única unidad de ejecución:

“... ”

CONSIDERANDO, que a los efectos de lo previsto en el artículo 105 y siguientes de la LOUA, el ámbito del PERI coincide con el de la única unidad de ejecución prevista en el mismo, para la que se determina, conforme a lo dispuesto en el artículo 107.2 del mismo texto legal y en el propio PGOU, el sistema de actuación por compensación.

.....

QUINTO.-Disponer, de conformidad con las determinaciones del art. 105.1 de la LOUA, que la delimitación del PERI coincide con el de la única unidad de ejecución prevista en el mismo, para la que se determina, según lo dispuesto en el artº 107.2 del mismo texto legal, el sistema de **actuación por compensación** a través del correspondiente Proyecto de Reparcelación en el que se llevará a cabo la equidistribución de beneficios y cargas.

....”

RESULTANDO que, con fecha **4 de julio de 2018**, se ha emitido informe por el Servicio de Planificación Territorial y Urbanística del Departamento de Planeamiento y Gestión en el que se indica:

“Con relación al PERI “Manzana Verde” SUNC-R-P.2-A y a petición del Servicio Jurídico del Departamento se informa lo siguiente:

INFORME

1.- En apartado 3.6 de la Memoria Justificativa del PERI aprobado definitivamente con fecha 22 de diciembre de 2015 se especifica que se establece como sistema de actuación el sistema de compensación y que se prevén dos unidades de ejecución coincidentes con las dos etapas previstas.

3.6. Delimitación y características de las etapas de ejecución y sistema de actuación

De conformidad a las determinaciones del PGOU, se establece como sistema de actuación para el ámbito del presente PERI-P.2.A, el sistema de compensación.

El presente documento propone, además, la división de su ámbito en dos Etapas o unidades de ejecución correspondientes cada una a cada una de las manzanas resultantes e incluyendo en cada Etapa el viario perimetral de las mismas, previa exclusión como hemos dicho de los terrenos del Pasillo Ferroviario (RV-1).

Por lo que respecta a los terrenos del Pasillo Ferroviario, para los mismos se estará a lo que resulte del Convenio de Colaboración que se está suscribiendo entre el Ayuntamiento de Málaga y ADIF Alta Velocidad para la regularización de los terrenos y de cuya instrumentación jurídico-administrativa resultaran diferenciados el suelo y el subsuelo de los mismos.

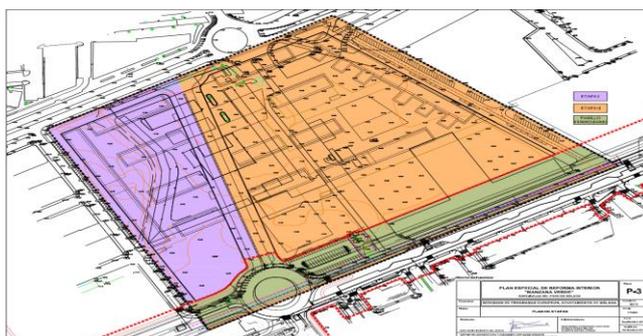
Igualmente en el Documento del Plan de Etapas del PERI aprobado definitivamente con fecha 22 de diciembre de 2015 se indica lo siguiente.

2. División del ámbito en etapas

A efectos de hacer viable de forma inmediata el desarrollo del ámbito, se propone su división en 2 etapas o unidades de ejecución diferentes incluyendo, en cada una de ellas, cada una de las dos manzanas propuestas y la parte de red viaria perimetral de las mismas.

La delimitación de dichas etapas o unidades de ejecución se contiene en el plano de “Plan de Etapas” y sus parámetros en la Ficha incluida en el apartado 3.7 de la Memoria Justificativa.

Se incluye imagen del plano correspondiente:



PROPUESTA

Se propone dar traslado del presente informe al Servicio Jurídico del Departamento.”

CONSIDERANDO que las Administraciones Públicas pueden en cualquier momento rectificar, de oficio o a petición de los interesados, los errores materiales, aritméticos o de hecho que padezcan sus actos, todo ello de conformidad con el artículo 109.2 de la *Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*.

CONSIDERANDO que procede la rectificación del error padecido en el Considerando Séptimo y apartado resolutivo Quinto del citado acuerdo de aprobación definitiva, por cuanto se circunscribe al supuesto de "errores materiales, de hecho o aritméticos" recogido en la Ley, que se interpreta como aquellos errores que resultan ajenos a cualquier valoración, opinión, o criterio de aplicación; tratándose de un error evidente y palmario, que como se ha dicho, puede comprobarse a partir del propio expediente administrativo y, más concretamente, de la propia documentación técnica fechada en Noviembre 2015 que recibió aprobación definitiva.

CONSIDERANDO que la competencia para adoptar el acuerdo de rectificación de error corresponderá al mismo órgano que lo dictó, siendo el Excmo. Ayuntamiento Pleno, como órgano que aprobó definitivamente la Modificación de Elementos del PGOU pormenorizada, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 31.1.B) a) y 32.1 3ª de la LOUA, puestos en relación con el artículo 123.1 i) de la Ley 7/1985 de 2 de abril, de Bases del Régimen Local, siendo en este caso, necesario el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros de la Corporación, en virtud de lo dispuesto en el citado artículo 123.1.i) y nº 2 de la mencionada Ley 7/1985.



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.- *Rectificar el error material padecido en el Considerando Séptimo y en el apartado resolutivo Quinto del Acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno de 22 de diciembre de 2015, de aprobación definitiva la “Plan Especial de Reforma Interior del SUNC-R-P.2-A “Camino San Rafael” Manzana Verde, promovido por los Servicios de Programas Europeos del Ayuntamiento de Málaga” quedando redactados de la siguiente forma:*

“**CONSIDERANDO**, que a los efectos de lo previsto en el artículo 105 y siguientes de la LOUA, el ámbito del PERI se desarrollará mediante las dos unidades de ejecución prevista en el mismo, para las que se determina, conforme a lo dispuesto en el artículo 107.2 del mismo texto legal y en el propio PGOU, el sistema de actuación por compensación.”

“**QUINTO.-Disponer**, de conformidad con las determinaciones del art. 105.1 de la LOUA, el ámbito del PERI se desarrollará mediante las dos unidades de ejecución prevista en el mismo, para las que se determina, según lo dispuesto en el artº 107.2 del mismo texto legal, el sistema de **actuación por compensación** a través del correspondiente Proyecto de Reparcelación en el que se llevará a cabo la equidistribución de beneficios y cargas.”

SEGUNDO.- *Ratificar todos los demás extremos contenidos en el acuerdo Plenario Municipal de 22 de diciembre de 2015, que permanecen con contenido invariable.*

TERCERO.- *Proceder al asiento de Nota Accesoría de la presente rectificación de error material en la Inscripción de la aprobación definitiva la “Plan Especial de Reforma Interior del SUNC-R-P.2-A “Camino San Rafael” Manzana Verde, de fecha 2 de febrero de 2016, Tomo nº VI, folio 279 inscripción 1ª/2016 del Capítulo Planes Especiales de la Subsección: Planeamiento de Desarrollo, Sección de Instrumentos de Planeamiento, de conformidad con el art.15 del Decreto 2/2004, de 7 de enero.*

CUARTO.- *Remitir certificado del presente acuerdo de rectificación de error material y certificación del asiento practicado en el Registro Municipal de Instrumentos de Planeamiento, a la Delegación Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía a fin de que se proceda a su vez a la Anotación Accesoría en el Registro correspondiente, según se recoge en el artículo 19.2 del Decreto 2/2004, de 7 de enero (número de registro 6833, de la Sección Instrumentos de Planeamiento, del Libro Registro de Málaga).*

QUINTO.- *Realizadas las correspondientes inscripciones registrales, **publicar** el presente acuerdo de Rectificación de Error Material 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, puesto en relación con el artículo 41.1, inciso final y artículo 40.3 ambos de la LOUA, con la indicación de haberse procedido previamente a su anotación en los citados Registros.

SEXTO.- Dar traslado del presente acuerdo:

- 1.- Al Departamento de Licencias y Protección Urbanística.*
- 3.- Al Servicio Técnico de Ejecución del Planeamiento del Departamento de Planeamiento y Gestión.*
- 3.- A los interesados personados en el expediente.*
- 4.- A la Junta de Distrito nº 6 .*

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.”

Resulta de las actuaciones que el 13 de julio de 2018 se ha emitido nota de conformidad al respecto por el Sr. Secretario General y por el Oficial Mayor.

Abierto el debate la Sra. Torralbo Calzado dijo que efectivamente parecía que era un error material porque leyendo el informe la apariencia era que es un error sustancial por el cambio de la unidad de ejecución. Como me ha aclarado el Gerente, parece que toda la documentación sí figuraba y que no afectaba los cálculos, pero aun así son tres años para subsanar ese error material que tiene mucha trascendencia. Entonces, pues lo mismo: pues que nos crea a veces dudas y que deben de venir lo más completos posible para que no veamos que es algo que sea error sustancial de este tipo, a diferencia por ejemplo de otro punto donde queda muy claro que el error era puramente una transcripción. Un poco por aclarar que se informe lo mejor posible cuando ocurran estas cosas porque, en fin, tiene cierta trascendencia”.

El Sr. Pomares Fuertes le respondió que llevaba toda la razón.

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

La Comisión, con la abstención del Grupo Municipal Málaga Ahora, y con 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, 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 9 de julio de 2018, el cual copiado a la letra dice:

“**Expediente:** Modificación de Elementos del PGOU Pormenorizada nº 20.-PP 40/17 (PP 1000/17).

Solicitante: Gustavo Barbeyto Álvarez e/r de Barbeyto Barbeyto, Gustavo y Otros, C.B.

Promotor: De oficio.

Situación: Calle Marqués de la Sonora nº 12.

Junta de Distrito: nº 4 Bailen-Miraflores.

Referencia catastral: 0654201UF7605S0001RB.

Asunto: Rectificación de error material del Acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno de 5 de junio de 2018 de aprobación definitiva de Modificación Puntual de Elementos Pormenorizada nº 20 del PGOU-2011 en C/ Marqués de la Sonora nº 12

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 rectificación de error material de transcripción en el Acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno de 5 de junio de 2018.**

RESULTANDO que con fecha **5 de junio de 2018** el Excmo. Ayuntamiento Pleno aprobó definitivamente la “Modificación Puntual de Elementos Pormenorizada nº 20 del PGOU-2011. Cambio de calificación a equipamiento privado en C/ Marqués de la Sonora nº 12”

RESULTANDO que durante la tramitación del procedimiento se ha advertido la existencia de un error material de transcripción en el **CONSIDERANDO quinto** del citado Acuerdo, reproducido en el **apartado resolutivo numerado QUINTO**, al disponer entre las obligaciones derivadas del incremento del aprovechamiento objetivo, la de hacer efectivo el “abono correspondiente a la cesión del 10% del aprovechamiento, cuantificado en 5.819,56 € que se ingresará con carácter previo a la expedición de la licencia de obras de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1 de la LOUA”

Significándose que el citado importe ha sido introducido de forma accidental, ya que **la valoración realizada en el informe técnico del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de 15 de mayo de 2018** por dicho concepto -consistente en una operación aritmética que no admite interpretación alguna-, asciende a la cantidad de **5.958,25 €**, tal y como se hace constar en el Considerando Cuarto del Acuerdo que se rectifica:

“(…) **VALORACIÓN 10% INCREMENTO DE APROVECHAMIENTO.**

$10\% \text{ de } 316,44\text{m}^2\text{c} = 31,644\text{m}^2\text{c}$

Dicha cesión será sustituida por su equivalente en dinero con la siguiente valoración en base al informe del Servicio de Valoraciones de fecha 6/04/2017

$31,644\text{m}^2\text{c} \times 188,29\text{€/m}^2\text{c} = 5.958,25 \text{ €}$ (valoración de repercusión suelo CJ) (…)”

CONSIDERANDO que las Administraciones Públicas pueden en cualquier momento rectificar, de oficio o a petición de los interesados, los errores materiales, aritméticos o de hecho que padezcan sus actos, todo ello de conformidad con el artículo 109.2 de la *Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*.

CONSIDERANDO que **procede la rectificación del error padecido en el Considerando Quinto y apartado resolutivo QUINTO del citado acuerdo de aprobación definitiva**, por cuanto se circunscribe al supuesto de "errores materiales, de hecho o aritméticos" recogido en la Ley, que se interpreta como aquellos errores que resultan ajenos a cualquier valoración, opinión, o criterio de aplicación; tratándose de un error evidente y palmario, que como se ha dicho, puede comprobarse a partir del propio expediente administrativo, y más concretamente del informe técnico del Departamento de 15 de mayo de 2018, que en todo caso **no incide en el resto de su contenido, ni, en consecuencia, en el fondo del acto administrativo que se corrige, que puede mantener su vigencia en los mismos términos de su aprobación.**

CONSIDERANDO que la competencia para adoptar el acuerdo de rectificación de error corresponderá al mismo órgano que lo dictó, siendo el Excmo. Ayuntamiento Pleno, como órgano que aprobó definitivamente la Modificación de Elementos del PGOU pormenorizada, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 31.1.B) a) y 32.1 3ª de la LOUA, puestos en relación con el artículo 123.1 i) de la Ley 7/1985 de 2 de abril, de Bases del Régimen Local, siendo en este caso, necesario el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros de la Corporación, en virtud de lo dispuesto en el citado artículo 123.1.i) y nº 2 de la mencionada Ley 7/1985.

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.- Rectificar el error material padecido en el Considerando Quinto y apartado resolutivo QUINTO del Acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno de 5 de junio de 2018, de aprobación definitiva la "Modificación Puntual de Elementos Pormenorizada nº 20 del PGOU-2011 en C/ Marqués de la Sonora nº 12" quedando redactados de la siguiente forma:

- ***CONSIDERANDO quinto:*** "CONSIDERANDO que a la vista de lo expuesto, y dado que con la presente Modificación de Elementos del PGOU se produce un incremento del aprovechamiento objetivo de 318,60 m2 construidos, se deberá dar cumplimiento a las siguientes obligaciones:(...)

*"b) Hacer efectivo el abono correspondiente a la cesión del 10% del aprovechamiento, cuantificado en **5.958,25 €** que se ingresará con carácter previo a la expedición de la licencia de obras de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1 de la LOUA"*

- ***Acuerdo QUINTO:*** "QUINTO: Significar que el abono correspondiente a la cesión del 10% del aprovechamiento urbanístico, cuantificado en **5.958,25 €** deberá hacerse efectivo con carácter previo a la expedición de la licencia de obras, ello de acuerdo al mencionado informe técnico del Departamento de 15 de mayo de 2018 y a lo dispuesto en el art. 149.1 de la LOUA"



SEGUNDO.- Ratificar todos los demás extremos contenidos en el acuerdo Plenario Municipal de 5 de junio de 2018, que permanecen con contenido invariable.

TERCERO.- Proceder al asiento de Nota Accesoría de la presente rectificación de error material en la Inscripción de la Modificación de Elementos Modificación Puntual de Elementos Pormenorizada nº 20 del PGOU-2011 en c/ Marqués de la Sonora nº 12, de fecha 27 de junio de 2018, Tomo nº VI, folio 44 inscripción 1ª/2018 del Capítulo Plan General de Ordenación Urbanística del Registro Municipal de Instrumentos Urbanísticos, ello de conformidad con el art.15 del Decreto 2/2004, de 7 de enero.

CUARTO.- Remitir certificado del presente acuerdo de rectificación de error material y certificación del asiento practicado en el Registro Municipal de Instrumentos de Planeamiento, a la Delegación Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía a fin de que se proceda a su vez a la Anotación Accesoría en el Registro correspondiente, según se recoge en el artículo 19.2 del Decreto 2/2004, de 7 de enero.

QUINTO.- Una vez realizada la publicación del Acuerdo de Aprobación Definitiva de la Modificación de Elementos Modificación Puntual de Elementos Pormenorizada nº 20 del PGOU-2011 en c/ Marqués de la Sonora nº 12, o simultáneamente a la misma, **publicar el presente acuerdo de Rectificación de Error Material 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, puesto en relación con el artículo 41.1, inciso final y artículo 40.3 ambos de la LOUA, con la indicación de haberse procedido previamente a su anotación en los citados Registros.**

SEXTO.- Dar traslado del presente acuerdo:

- 1.- Al Departamento de Licencias y Protección Urbanística.
- 3.- Al Servicio Técnico de Ejecución del Planeamiento del Departamento de Planeamiento y Gestión.
- 3.- A los interesados personados en el expediente.
- 4.- A la Junta de Distrito nº 4 Bailen-Miraflores.

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.”

Resulta de las actuaciones que el 13 de julio de 2018 se ha emitido nota de conformidad al respecto por el Sr. Secretario General y por el Oficial Mayor.

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

La Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerde prestar su aprobación a la propuesta contenida en la misma.

MOCIONES

Área de Ordenación del Territorio y Vivienda:



Punto nº 5- Se dio cuenta de Moción del Portavoz del Grupo Municipal Málaga para la Gente, D. Eduardo Zorrilla Díaz, presentada el 9 de julio de 2018, relativa a las obras de recuperación de restos arqueológicos, ubicación del conjunto escultórico, protección de los ficus y mantenimiento de su identidad histórica y arquitectónica, que esencialmente es como sigue:

“El Castillo de San Lorenzo fue una construcción que ordenó levantar Carlos II para defender la ciudad frente a los ataques de los piratas ingleses y de la armada francesa, que desde Gibraltar tenían muy a mano la costa malagueña, desprovista de defensa. Fue Carlos II quien envió a Málaga al prestigioso ingeniero Hércules Torelli. La armada francesa acababa de bombardear el puerto de Málaga.

El profesor y doctor en Historia Moderna Francisco Cabrera, que ha estudiado las infraestructuras militares del puerto de Málaga en el siglo XVIII, ha señalado que Torelli llegó a Málaga con el encargo de reforzar las murallas, proteger zonas urbanas amenazadas por las crecidas del Guadalmedina y construir algunos fuertes. Para ello levantó planos y proyectó edificaciones, pero por falta de fondos solo se construyó el castillo de San Lorenzo, cuyas obras finalizaron en diciembre de 1701.

El Castillo de San Lorenzo era de planta sencilla e irregular, para adaptarse al terreno, su ubicación del castillo en la misma orilla de la playa, propició que fueran necesarias obras de cimentación por los daños que provocaban los temporales. El avance de la costa lo alejó de la línea de agua, por lo que perdió su utilidad defensiva.

Esta situación, unidas a la necesidad de nuevo mayor suelo urbano, llevaron al derribo, en primer lugar, del murallón de tierra, donde a partir de 1728 se levantarían las casas que conforman las calles de Carretería y Álamos. El murallón meridional dilató algo más su permanencia por formar parte del complejo defensivo montado en torno al puerto. Asimismo una Real Orden de 1786 pone a la venta el trozo de muralla entre Puerta del Mar y Puerta Oscura y en ese mismo año se vende también la zona de San Andrés. Por último, para prolongar la Alameda se derribaron en 1800 Torre Gorda y el Castillo de San Lorenzo, finalizando este proceso del perímetro urbano de Málaga

Las obras del Metro en el tramo de la Alameda han puesto al descubierto parte de los restos arqueológicos que se corresponden con el denominado fuerte o Castillo de San Lorenzo. Se trata en concreto de parte del muro perimetral de la fortaleza, que data de los siglos XVI-XVII, estos restos pese a no ser del mismo interés o entidad que tuvieron los hallazgos romanos y fenicios o de la muralla nazarí, según varios expertos y asociaciones de defensa del patrimonio sería de interés conservarlos y mostrarlos de alguna forma haciéndolos visibles en la nueva Alameda peatonalizada.

De hecho, hemos conocido que la Junta de Andalucía contempla dichas obras y su idea es colocar un suelo transparente en el lado norte para que los peatones vean el muro oeste del Castillo de San Lorenzo cuando deambulen sobre la futura calzada peatonal norte de la Alameda Principal. Tras ponerse encima de la mesa casi con el arranque de los trabajos arqueológicos realizados con motivo de las obras del tramo del Metro entre el



Guadalmedina y la estación Atarazanas, fue entonces descartado por considerarse inapropiado por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo y aunque ahora parece ser que se han establecido un diálogo con la GMU y que el equipo de gobierno ya no se cierra en banda, aún persisten algunas pegas e inconvenientes a la hora de consensuar una solución a esta propuesta concreta, que podría ser parecida a la que ya en su momento empleó el Consistorio en la calle Alcazabilla para que los vecinos pudiesen contemplar restos del Teatro Romano existentes en el subsuelo.

Aunque nuestro grupo siempre se ha mostrado a favor de la peatonalización de la Alameda, el proyecto escogido no es de nuestro agrado y hemos expresado reservas como las relativas al informe de movilidad, que se mantenga lo que es prácticamente una estación de autobuses en la superficie, o el posible exceso de ocupación de la vías peatonalizadas con terrazas, que la GMU quiere marcar con una hilera de árboles el límite de ocupación y dejar un espacio libre central en cada lateral.

Nuestra preferencia siempre ha sido peatonalizar el carril central, así también existen otros aspectos cuestionables como el enlace de la calle Córdoba y Puerta del Mar, el futuro de las paradas de la EMT o la reubicación del conjunto escultórico de la estatua del Marqués de Larios y alegoría del trabajo.

Respecto a la reubicación de la estatua del Marqués de Larios y la alegoría del trabajo, recordamos que con fecha del pasado día 10 de mayo de 2018, a través de un escrito apoyamos y nos sumamos a la petición de la Fundación Benlliure para que el conjunto escultórico mantenga su lugar central en la Alameda y no sea trasladada, así como reclamamos que el proyecto sea absolutamente respetuoso con su carácter y no altere la configuración histórica y arquitectónica de la Alameda Principal.

Por otro lado, en la última parada del Metro, que se enclavará en la acera norte de la Alameda y tomará el nombre del histórico mercado de Atarazanas, no se debería obviar otro encontronazo con la historia, pues el metro parará en el mismo corazón de la Isla de Arriarán, metrópolis mundial de la picaresca en el XVI según la descripción de Cervantes en la primera parte de Don Quijote de La Mancha.

Por último, pensamos que es muy importante tomar medidas proteccionistas respecto a las raíces de los ficus de la Alameda, actualizar los estudios que en su día se hicieron de cada uno de los árboles por encargo del Ayuntamiento, así como sobre los niveles freáticos de un terreno ganado al mar y en el que técnicos no descartan encontrar hasta pecios de barcos hundidos en la ensenada del antiguo Puerto.

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

ACUERDOS

1º.- Instar al equipo de gobierno a impulsar y colaborar en la recuperación de los restos arqueológicos del Castillo de San Lorenzo, que data de los siglos XVI-XVII, para mostrarlos haciéndolos visibles en la nueva Alameda peatonalizada.



2º.- Instar al equipo de gobierno a que el conjunto escultórico del Marqués de Larios y alegoría del trabajo mantenga su actual lugar central en la Alameda y no sea trasladado, así como que el proyecto sea respetuoso con su carácter histórico y no se altere la configuración arquitectónica de la Alameda Principal.

3º.- Instar al equipo de gobierno a que en la acera norte de la Alameda y parada del metro de Atarazanas, se incluya alguna actuación para hacer visibles las referencias históricas oportunas a la Isla de Arriarán, metrópolis mundial de la picaresca en el XVI según la descripción de Cervantes en la primera parte de Don Quijote de La Mancha.

4º.- Instar al equipo de gobierno a tomar medidas proteccionistas respecto a las raíces de los ficus de la Alameda, actualizar los estudios que en su día se hicieron de los ficus y árboles por encargo municipal, así como sobre los niveles freáticos.”

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que las obras del Metro en el tramo de la Alameda han puesto al descubierto los restos de la muralla del antiguo fuerte de San Lorenzo. A los arqueólogos les ha sorprendido el buen estado de conservación de las mismas y por ello también varios expertos y asociaciones en defensa del Patrimonio están pidiendo conservar la parte que se puede y que se vea conveniente una vez que sean documentados todos los restos y mostrarlos de alguna forma, hacerlos visibles, tal como se hizo con la muralla en diversos puntos de la Ciudad: la Acera de la Marina cuando las obras del parking de La Marina o en calle Alcazabilla también; incluso en Carretería. Hemos conocido que la Junta de Andalucía había contemplado en un principio esas posibles obras para hacer visible parte de la muralla aprovechando las obras del metro de la Alameda.

Nosotros creemos que tanto estas obras del Metro como las obras de peatonalización ahora de la Alameda suponen una oportunidad también para hacer visible un resto arqueológico que da señas de una etapa de nuestra Historia y de lo que fue la muralla de la Ciudad en el siglo XVIII en la parte más pegada al mar.

Al mismo tiempo también, y aunque las obras de la peatonalización de la Alameda hubiéramos preferido que se hubiera realizado esa peatonalización por los carriles centrales, creemos que es un avance, aunque no renunciamos a que en un futuro se pueda llevar a cabo esta peatonalización del espacio central.

No obstante, tenemos algunas reservas, y una de ellas, coincidiendo también con los colectivos de defensa del Patrimonio, es la reubicación de la estatua del Marqués de Larios. La ubicación original en la que se encuentra tiene su sentido, no solo por estar enfrente de la calle del mismo nombre, sino también por estar delante de lo que era el antiguo Palacio de los Larios, hoy sobre el cual, o sobre el suelo del cual se ubica el



edificio de La Equitativa. Creemos que sería más interesante mantener la ubicación original, lo cual no debe de ser obstáculo para que discurra el tráfico por el Centro si se reduce la glorieta, una glorieta pequeñita, tal como la que existe de Heredia delante de la Alameda de Colón, podría ser incluso hasta beneficiosa como un elemento de calmado del tráfico. De lo contrario, la recta es tan grande desde la plaza del General Torrijos al principio del Parque hasta el final de la Alameda que invita también al exceso de velocidad. Una glorieta pequeña serviría para calmar el tráfico.

Otra cuestión, aprovechar la última parada del Metro para hacer una referencia también que contribuya al conocimiento de la historia de la cita que hace Cervantes en algún pasaje de su obra magna, El Quijote, de lo que fue la isla de Arriarán. La llama isla de Arriarán, pero es un pequeño poblado de tabernas y prostíbulos que se encontraba justo adosado a la muralla exterior pegado a la playa. Es cierto que ya se ha recogido eso en una moción que resultó aprobada, que presentó el Grupo Ciudadanos, nosotros lo hemos incluido como un elemento más puesto que estamos hablando en general de aprovechar las obras del Metro de la Alameda y de la peatonalización para distintas cuestiones.

Y por último, la protección de los ficus, que creemos que es el elemento más importante y de más valor que tiene hoy por hoy la Alameda.

El Sr. Espinosa Sampedro, dijo que estaba a favor de la iniciativa.

El Sr. Carballo Gutiérrez dijo que su grupo iba a apoyar la Moción casi de forma íntegra. Solamente nos vamos a abstener en el punto de lo que es la estatua del Marqués de Larios porque es cierto que hay criterios por los que es beneficioso su traslado y otros criterios por los que al menos, como mínimo, hay alguna duda al respecto. Pero creemos que deben primar en este caso los criterios técnicos, por lo que nosotros en ese punto nos vamos a abstener. Es cierto que se puede utilizar alguna fórmula similar a la de Heredia, pero bueno, tampoco vemos con malos ojos ese traslado para que se pueda disfrutar y poner en valor más si cabe la figura del Marqués de Larios justo a la entrada de la calle que lleva su nombre. Aun así, bueno, no veríamos con malos ojos, como digo, cualquiera de las dos alternativas.

Respecto al fuerte de San Lorenzo, nosotros estamos absolutamente de acuerdo. Si hay unos restos de valor y es posible alguna fórmula técnica para que se puedan al menos visualizar desde la superficie de la peatonalización de la Alameda, nosotros lo veríamos una buena idea y algo de interés para los malagueños y los visitantes, conocer, seguir conociendo nuestra Historia y poner en valor todo nuestro Patrimonio.



Respecto a los ficus de la Alameda, es también parte de nuestro Patrimonio. Evidentemente, deben de realizarse todos los estudios que garanticen su conservación y que no haya ningún problema a la hora de acometer esa obra con los árboles porque, como digo, es ya imagen de identidad de nuestra Ciudad y lo deseable sería que cualquier obra que se haga en la Alameda que haga que puedan peligrar los árboles se hiciese con la mayor cautela posible.

Y respecto a Cervantes y a la isla de Arriarán, bueno, agradecer a Eduardo el recordatorio de que fue una moción que trajimos nosotros en su momento. De hecho, ya una vez que se presentó el proyecto de la Alameda se anunció el compromiso de que se iba a poner un hito allá en ese lugar, por lo que nosotros también nos congratulamos de ello. Y bueno, y es algo más de la historia de Málaga, una parte desconocida, de hecho, de la historia de Málaga por prácticamente la mayoría de los malagueños y que sería bueno poner en valor y que sea conocido por los visitantes y por los ciudadanos de nuestra Ciudad.

Por lo que digo, vamos a apoyar los tres puntos, el primero, el segundo y cuarto, y nos abstendremos en el segundo punto.

La Sra. Torralbo Calzado dijo que iban a aprobar todos los puntos porque obviamente cuando se presentó el Proyecto de la Alameda, una peatonalización que obviamente creíamos necesaria de acometer, teníamos serias dudas sobre algunos de los aspectos que incluía esa peatonalización, y en concreto los que se reflejan en la Moción fueron así expuestos en ese Consejo porque quedaban cosas sin resolver.

Primero, el hecho de que, aunque se sabían que los yacimientos no estaba terminada de llevar a cabo su exploración, su intervención, y podían afectar obviamente a este Proyecto, y como tal, pues creemos que es necesario que se recupere aquello que se pueda y buscar la forma de integrarlo.

Pero también había cuestiones más operativas como era el tema participativo, que realmente había acordado la peatonalización y que se nos habló de un informe de Movilidad. Ese informe de Movilidad nunca lo tuvimos hasta bastante posterior y con fecha posterior que era del acuerdo de aprobación. Tampoco era concluyente para que eso no se pudiera hacer y por ello no entendimos por qué se había elegido esa forma de peatonalización si no era por un motivo no solamente técnico, sino que había otros motivos para haber elegido eso, que no eran los únicamente técnicos. Así, por ejemplo, el enlace de calle Córdoba y Puerta del Mar también quedaba sin resolver adecuadamente, como las paradas de la EMT.



Y en concreto, también hablamos de la estatua del Marqués de Larios, que realmente no queríamos que se trasladase. Pensábamos que el lugar histórico donde está es lo que le da también valor a esa estatua porque es la configuración y la trama de la Ciudad la que se mantendría si se dejase en su lugar y, además, las perspectivas e intenciones que tuvieron al realizarse esa urbanización de esa zona de Málaga, ese paseo típico de la época, arbolado, al cual miraba la estatua del Marqués y no a calle Larios, jamás, sino que estaba entre calle Larios y su vivienda o su residencia, mirando hacia ese paseo que había inaugurado, que había abierto y que había dado a la Ciudad un nuevo espacio de ocio y esparcimiento.

Así, además, veíamos que el retirar la estatua cambiaba la perspectiva de la Ciudad desde la glorieta de Torrijos hasta el puente del final de la Alameda, el inicio de Avenida Andalucía, porque creaba una gran autopista en la cual no había ningún obstáculo urbano ni de cualquier tipo, sino simplemente una vía de tráfico rodado, que desde luego no es lo mejor para divisar en una ciudad. Ese elemento creaba también diferentes espacios, acotaba lo que era la plaza de La Marina, lo que es la Alameda, y distinguía esos espacios de la Ciudad creando ese tipo de trama que ahora se va a desvirtuar, porque además, ni siquiera la estatua va a estar en calle Larios ni va a estar en la Alameda; va a estar en un espacio que no tiene ninguna perspectiva desde ningún sitio que le pueda dar, salvo verla... No sé para dónde va a mirar el Marqués, pero si la ves desde calle Larios, igual lo vas a ver de costado y le vas a ver el perfil porque no creo que lo pongan mirando. Entonces, altera profundamente la intención de ese espacio.

Son temas importantes por los que nosotros votamos en contra en ese proyecto, no por el hecho de la peatonalización, que sí estábamos de acuerdo y que creíamos que había que haber llevado a cabo de otra manera. Pero creemos que estos puntos, bueno, si se tomaran en cuenta y se pudieran llevar a cabo, aunque vemos difícil a la altura del Proyecto, pues estaríamos bastante más de acuerdo con ese Proyecto.

El Sr. Brenes Cobos dijo que hace años su Grupo empezó a denunciar que el Proyecto de la Alameda lo veíamos con demasiados interrogantes, demasiados interrogantes que quedaban sin dar respuesta, empezando por las alternativas del tráfico y los estudios de tráfico que, efectivamente, un año después todavía no nos han hecho llegar. De hecho, incluso en el último Consejo Sectorial del Taxi, hoy que hemos aprobado un punto relativo a lo que allí se vio, el Grupo Municipal Socialista volvió otra vez a plantear los problemas de tráfico y de movilidad que se iban a dar en ese entorno por no haber resuelto determinadas cuestiones, como pueden ser las cabeceras de líneas de autobús, los aparcamientos de motos, de ciclomotores y motocicletas del entorno, etcétera; cuestiones que quedaron nuevamente, como digo, sobre la mesa y que incluso algunos de los técnicos de movilidad nos acababan de dar la razón, ¿no? Incluso también el Sector del Taxi,



recuerdo ahora mismo la polémica sobre otra de las paradas de taxi que desaparecen en ese entorno de la Ciudad.

En el ámbito del Patrimonio hemos visto cómo, efectivamente, ha habido quejas por parte de la Fundación Benlliure, de grupos de protección del patrimonio de la ciudad de Málaga; hemos visto la polémica generada por las nuevas farolas que se pretendían colocar en sustitución de las que existen actualmente en el entorno, y ahora vemos también y nos sorprende cómo no se había previsto o no se había tenido en cuenta que posiblemente los restos que aparecieran del castillo o del fuerte de San Lorenzo fuesen de la suficiente envergadura como para hacerlo visible. Y es cierto que podemos dejar pasar una oportunidad que no debíamos como Ciudad. Es decir, si lo tenemos allí son restos de la suficiente envergadura como así parece que lo son, pues lo que deberíamos de hacer, tanto Junta de Andalucía como Ayuntamiento de Málaga, es ver qué medidas se pueden adoptar para ponerlo en valor, ponerlo en uso y que se pueda disfrutar tanto por los malagueños como por las personas que nos visitan y así comprenden también un poco más lo que es el Patrimonio de nuestra Ciudad y también la riqueza monumental que todavía a día de hoy tenemos.

Por lo tanto, nosotros nuevamente les hacemos un llamamiento porque las prisas electorales no se pueden confundir con el interés que estos Proyectos de Ciudad deben tener. Así que es momento quizá de ver qué posibilidades todavía se pueden hacer sobre ese Proyecto, atender todas las dudas más que razonables que despiertan tanto de los Grupos de la Oposición como los vecinos de la zona.

Nosotros vamos a apoyar la iniciativa y esperamos que el Grupo Popular, en este caso el Equipo de Gobierno, tenga en consideración esta Moción que en el día de hoy se presenta y todos los escritos que desde hace meses, desde hace más de un año, el Grupo Municipal Socialista le viene haciendo llegar directamente al Alcalde de la Ciudad en su función de Alcalde y como Presidente del Consejo de la Gerencia Municipal de Urbanismo.

El Sr. Pomares Fuertes dijo que creía que la moción viene a recoger muchísimas cuestiones que son planteamientos que se están dando en la Alameda. Recordar que la Alameda es un proyecto unitario y gracias a eso no tenemos intervenciones distintas. No es Junta de Andalucía por un lado y Ayuntamiento por otro; es un Proyecto unitario que se consensuó en su momento con los vecinos, que se nos presentó a los grupos políticos y que, bueno, está claro que a medida que vaya avanzando y vayamos visualizando cosas, saldrán posiblemente más debates.



En cuanto a su Moción, al punto uno le vamos a votar que sí. Efectivamente, llevamos tiempo hablando con la Junta y ya se decidió en su momento con la Junta de Andalucía en las comisiones técnicas que íbamos a poner en valor el tramo de San Lorenzo en el tramo norte pegando hacia el oeste porque en el carril central, efectivamente, el tráfico no da y no llega el fuerte de San Lorenzo al tramo sur.

Lo único que queda por definir con la Junta de Andalucía es cómo se va a visualizar, ¿no? Qué tipo de material: tenemos varias posibilidades, desde cristales o las pirámides que se tiene por ejemplo en Alcazabilla. Como hay varios sistemas, ahí es donde están los profesionales viendo qué sistema se integra más en cómo queda el lateral norte para que realmente quede integrado, como estaban diciendo los propios Grupos.

En el punto número 2 le vamos a votar que no, no porque es una propuesta, y yo creo que en eso coincidimos con Ciudadanos en que hay distintas propuestas: se podía haber dejado en el mismo sitio, como Ud. dice, además como calmado de tráfico en ese sentido como Heredia; se podía haber llevado al sur acercado más a la Casa Natal... Pero bueno, por un lado, nosotros sí tenemos claro que los elementos urbanos se pueden mover, ¿no? Es decir, que tanto las fuentes como los grandes elementos son al final elementos urbanos, aunque sean Cultura y se pueden mover. Es decir, se colocó en su sitio ahí en un momento en una trama determinada cuando se hizo a finales del XIX, la Alameda además tuvo una transformación en el '20 o en el '30 donde ya cuando se puso la escultura, que era para que los ciudadanos, puesto que era peatonal cuando se puso, se pudieran acercar, pudieran estar cerca, cambió la fisonomía de la Alameda, como Uds. bien saben a principios del siglo XX justamente para hacer el tráfico y ya esa figura quedó ausente, ¿no?, o lejana a los ciudadanos. Nuestra idea es volver a recuperar el espíritu original, sacarla de ese espacio creo que dañino por el tema de la salida de humos, recuperarla y recuperar incluso su base original, y volver a que los ciudadanos estén cerca de ahí. Yo creo que es una estatua tan importante para la Ciudad, donde puedan disfrutarla en un giro de 360 grados y no ahora de lejos. Que yo creo que eso es importante para el disfrute, para la fotografía turística, para muchísimas cuestiones, yo creo que al final es moverla unos metros a una zona peatonal donde creo que va a resaltar, embellecer más y yo creo que va a poner más en valor a uno de los monumentos principales que tenemos en nuestra Ciudad a nivel escultórico por la idiosincrasia que tiene y por la historia que tiene este elemento.

De todas formas una vez que lo veamos puesto también será cuestión de debaten este sentido. Pero creo que vamos a darles una oportunidad a los profesionales que nos han planteado moverlo, creo que puede ser bueno.

Y en el punto 3 y siguientes puntos totalmente de acuerdo, en el punto 3 ya está en el Proyecto contemplado y yo creo que eso se explicó, esa referencia interesante que tenemos a Cervantes, con lo cual está puesto en el Proyecto y se hará. Y en el punto cuarto



justamente yo creo que uno de los ejes fundamentales del Proyecto es preservar todo el tema de la arboleda verde, ¿no? Es cierto que ya lo preserva, todo ese estudio que pide ya lo está haciendo Metro en la fase 1, y en la fase 2 y en la fase 3 también se va a tener el mismo cuidado, se van a seguir las mismas técnicas que siguió con Metro.

Ahora bien, sí hay que decir que los árboles están como están y aunque ahora los estamos recuperando, tienen un estado deteriorado y que tiene sus cuestiones. Es decir, los árboles sí tienen sus daños, que yo creo que durante el siglo XX han recibido mucho daño por el tráfico, por la intensidad, por muchísimas cuestiones que vamos a intentar preservar. Yo creo que con este proyecto del XXI yo creo que va a volver a poner en valor y preservar esta gran zona de arboleda, que es que además es un regalo que tenemos y tenemos que cuidarla. Así que menos al punto 2, al resto de puntos le votaremos que sí.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que quería agradecer el apoyo a los distintos Grupos Municipales, a los que lo han hecho totalmente y a los que parcialmente la parte que apoyan. Que no iba a referirse más a los puntos en los que pueda haber discordancia. Solamente añadir al hilo de su intervención, Sr. Pomares, al final en cuanto a los ficus, es verdad que los ficus tienen una edad y tienen un estado delicado. Los ficus tienen una masa arbórea muy importante y eso es sostenible en la medida en que sus raíces también estén bien asentadas. Las raíces se han visto muy afectadas por las obras que se han producido en la última década y estas obras del Metro son un riesgo evidente. Por tanto, hay que extremar las precauciones porque, como decía, desde nuestro punto de vista, el principal valor que hoy tiene la Alameda, más allá de los valores urbanísticos, arquitectónicos son esos grandes ficus".

La Sra. Torralbo Calzado dijo que obviamente los ficus son muy importantes y que se recomiendan muchas actuaciones previas a tocar el pavimento, porque es verdad que, como se ha sabido, están sus raíces encajadas de tal forma que eso es lo que les da estabilidad. En el momento que se toque algo que afecte al cajón donde están digamos imbuidas sus raíces pueden perder la estabilidad y venirse abajo simplemente estando sanos, estando bien, aunque estén mayores, pero estando en condiciones. Por eso los mecanismos tendrán que ser muy delicados de intervención, incluso de sujeción en el momento que se toque el pavimento. Porque la pérdida de algunas especies de estas sería una cuestión bastante dramática, más allá de que es verdad que la situación es difícil y la intervención debe ser lo más delicada y más profesional posible para evitar que eso ocurra, porque se puede volver en contra, algo que se quiere recuperar y al final se pierda.

En el transcurso del debate el Sr. Pomares Fuertes solicitó votación separada de los puntos propuestos.



La Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes en los acuerdos primero, tercero y cuarto; y en segunda votación con el voto de calidad del Sr. Presidente, con el voto en contra 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 Málaga Ahora y del Grupo Municipal Socialista, respecto al acuerdo segundo, por lo que, en aplicación de lo establecido en el art. 157.1 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Málaga, no se continuará con la tramitación plenaria del mismo, **propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno adopte los siguientes acuerdos:**

1º.- Instar al equipo de gobierno a impulsar y colaborar en la recuperación de los restos arqueológicos del Castillo de San Lorenzo, que data de los siglos XVI-XVII, para mostrarlos haciéndolos visibles en la nueva Alameda peatonalizada.

2º.- Instar al equipo de gobierno a que en la acera norte de la Alameda y parada del metro de Atarazanas, se incluya alguna actuación para hacer visibles las referencias históricas oportunas a la Isla de Arriarán, metrópolis mundial de la picaresca en el XVI según la descripción de Cervantes en la primera parte de Don Quijote de La Mancha.

3º.- Instar al equipo de gobierno a tomar medidas proteccionistas respecto a las raíces de los ficus de la Alameda, actualizar los estudios que en su día se hicieron de los ficus y árboles por encargo municipal, así como sobre los niveles freáticos.

Punto nº 6- Se dio cuenta de Moción del Portavoz del Grupo Municipal Málaga para la Gente, D. Eduardo Zorrilla Díaz, presentada el 9 de julio de 2018, relativa al acceso público al Morro de Levante para uso y disfrute de la ciudadanía, que esencialmente es como sigue:

“La plataforma "Salvemos Nuestro Horizonte" junto a los vecinos y vecinas de la Malagueta han solicitado a la autoridad portuaria el acceso público al Morro de Levante para uso y disfrute de la ciudadanía, ya que aunque se trata de un espacio público y en su día se contempló como un lugar visitable que incluía incluso un mirador, en la actualidad una verja con candados impide el paso a este espacio.

Este colectivo junto a residentes de la zona se quejan de no poder acceder hasta el nuevo Morro, el punto donde más se adentra la ciudad en el mar, para así disfrutar de las vistas y de un agradable paseo. El antiguo Morro fue lugar de encuentro de malagueños y reivindican que este también lo sea, sin embargo aunque se trata de un espacio público y en su día se contempló como un lugar visitable que incluía incluso un mirador no se puede acceder a este espacio. Actualmente se puede llegar hasta el dique de Levante, donde se encuentra la Estación Marítima de Cruceros y donde se quiere construir un rascacielos de 150 metros.

Esta infraestructura se inauguró en 2001. Se enmarcó dentro de las obras del dique de Levante y vino a sustituir al antiguo Morro, lugar de encuentro de malagueños que



reivindican que el nuevo Morro también esté abierto al público. Desde su inauguración sólo se ha podido acceder a él durante un breve periodo de tiempo, entre el año 2007 y 2008, según recuerdan los vecinos y vecinas de la zona. Era entonces presidente de la Autoridad Portuaria Enrique Linde (PSOE), quien estuvo al frente del Puerto desde 1998 hasta 2012, 14 años. El antiguo Morro fue lugar de encuentro de muchos malagueños. Allí acudían a dar un paseo y disfrutar de las vistas según indican estos vecinos y vecinas. Que recuerdan cómo compraban algo de comida en un pequeño kiosco. Ahora los habitantes de la zona reivindican que se pueda acceder al nuevo Morro.

El espacio en cuestión es la pasarela que se encuentra a continuación de la plataforma del dique de Levante. Donde se levanta la Estación Marítima de Cruceros y donde se quiere construir un rascacielos de 150 metros de altura. Un lugar al que los ciudadanos pueden acceder fácilmente, sin necesidad de atravesar ninguna verja. Pero al intentar continuar hacia el punto en el que más se adentra la ciudad en el mar, el nuevo morro de Levante, desde donde según los vecinos hay unas bellas vistas de la bahía de la ciudad, hay una verja que impide continuar con el paseo y comprobar de primera mano la panorámica que esta zona ofrece.

El alcalde aseguró recientemente que este espacio público no es un lugar muy atractivo para los ciudadanos, debido al muro del lateral izquierdo que protege la pasarela del temporal de Levante que no deja ver el mar. Pero los vecinos de la zona no están de acuerdo y por eso piden que se reabra al público.

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

ACUERDOS

Único.- Instar a la Autoridad Portuaria a la autoridad portuaria a que facilite el acceso público al Morro de Levante para uso y disfrute de la ciudadanía, ya que aunque se trata de un espacio público y en su día se contempló como un lugar visitable que incluía incluso un mirador, y en la actualidad una verja impide el paso a la zona.”

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que el punto donde más se adentra la Ciudad en el mar hoy día y que tiene unas posibilidades de unas vistas impresionantes de toda la bahía en ambos lados y de una fachada litoral de la Ciudad que normalmente no podemos contemplar es la prolongación del Dique de Levante, una obra que además ha costado un dinero público importante de todos y que cuando se hizo también estaba pensada, o dentro de los usos compatibles estaba el que pudiera ser transitable y disfrutable por la ciudadanía, hasta el punto de que al final de esa prolongación del dique existe un pequeño mirador. Sin embargo, desde hace unos años está cortado al paso. Estamos privados los malagueños y malagueñas de un paseo que es precioso, de un paseo que tiene muchas posibilidades. El paseo ahora mismo que se puede iniciar en la plaza de la Constitución, en calle Larios y que puede transcurrir por la Acera de La Marina, el Palmeral de la Sorpresa, terminaría prácticamente donde está la antigua Farola de la



Ciudad, sin posibilidad de prolongarlo hasta el final de esta magnífica obra. Creemos que es un contrasentido, máxime cuando todavía está en nuestro recuerdo y en nuestra memoria, y de gran parte de la población, por lo menos de los que tenemos ya una cierta edad, lo que era el disfrute del antiguo morro, era un lugar de paseo, un lugar de tránsito, un lugar de ocio también con un quiosco al final que hacía disfrutable aquella zona. Y es eso lo que estamos pidiendo ahora mismo para que sea utilizable esta prolongación del dique de la Ciudad, este paseo que culmine en ese mirador que se adentra en el mar y que tiene, como decíamos, unas magníficas vistas.

Es verdad que en parte del paseo lo que se tiene es la vista del Puerto a un lado y al otro lado un gran murallón, pero este paseo una vez se avanza termina en un mirador y hay posibilidades de ver toda la bahía, unas posibilidades que no se tienen desde ningún otro lugar, a no ser que se vaya en barco.

Lamentablemente parece que no es la idea de la Autoridad Portuaria. Parece que la idea de la Autoridad Portuaria es que estos bienes públicos, este paisaje público, este paseo, solamente sea disfrutable por quien sea capaz de pagar esos trescientos euros por noche en una habitación del futuro hotel del Puerto o de aquellas personas que lleguen a nuestra Ciudad en crucero, que está muy bien que disfruten de esas vistas, pero que también puedan hacerlo el resto de malagueños y malagueñas.

El Sr. Espinosa Sampedro dijo que tenía poco que añadir, totalmente de acuerdo con la iniciativa.

El Sr. Carballo Gutiérrez dijo que iban a apoyar la iniciativa, que lo único que me gustaría añadirle al proponente una coletilla al acuerdo, si lo tiene a bien, y es que siempre y cuando técnicamente sea posible, ¿vale?, porque a mí me cuesta creer que no se haya hecho a día de hoy y no sé si hay algún problema al respecto, pero vamos, si es posible, nosotros estaríamos de acuerdo en que fuese así.

La Sra. Torralbo Calzado dijo que apoyaba la Moción y obviamente es un punto importante, cuanto más hablamos de insertar o integrar el Puerto y la Ciudad más nos encontramos con zonas acotadas, con zonas privatizadas, con zonas con proyectos especulativos para un uso exclusivo... La realidad es que no es un Puerto todavía de esta Ciudad, es un Puerto de unos cuantos de esta Ciudad, y creo que haber perdido la perspectiva que nos permitía el famoso morro de Málaga eso hace un daño a la identidad de la Ciudad y a los propios derechos de los ciudadanos. Este morro de Levante es la ampliación natural, que es una ampliación especial que se ha hecho para llevar a cabo actuaciones necesarias en el Puerto, pero no por ello debe estar privado. Y si algún motivo pudiera haber que fuera de seguridad, se pueden buscar las medidas de seguridad



necesarias y también el control digamos o la vigilancia en esos accesos. Pero no se puede privar de un espacio público a la ciudadanía en pos de crear más espacios elitistas, más espacios reduccionistas y espacios en los que la ciudadanía que ha aportado con su capital, riqueza e impuestos para llevar a cabo esas obras, luego no pueda siquiera disfrutar o transitar por ella.

Esa exclusividad en los espacios portuarios tenía sentido antiguamente cuando el trabajo propio de los puertos no permitía por seguridad que determinadas personas accediesen a determinadas zonas. Hoy en día la zona comercial, la zona realmente portuaria también está restringida, pero el resto no tiene sentido ni motivo y, además, creemos que si buscamos realmente la integración es necesaria la apertura de este tramo del morro de Levante y permitir la visita a los malagueños y a las malagueñas en la forma que se crea más conveniente, pero no se puede seguir privatizando lo que ya ha sido público y ha sido también ya de carácter visitable anteriormente en otras condiciones.

Así que todo el apoyo a la Moción y esperemos de verdad que cambie la visión que tenemos sobre lo que es una integración real Puerto-Ciudad y lo que es el disfrute de los territorios y espacios del común, que al fin y al cabo es un puerto y que tiene el carácter de público.

El Sr. Brenes Cobos dijo que su grupo se sumaba a la iniciativa, pero también vemos razonable que, efectivamente, tiene que ser con todas las autorizaciones pertinentes, porque no sabemos si puede haber problemas de seguridad o problemas simplemente que puedan afectar a las personas que disfruten de ese espacio. Entonces, lógicamente previo a ese tipo de informes que garanticen la seguridad y la viabilidad técnica del mismo, no tenemos ningún tipo de problema en que esta iniciativa pueda salir adelante y que los malagueños podamos seguir disfrutando de nuestro Puerto como venimos haciendo en los últimos años, desde que el Puerto realmente se abrió y se integró a la ciudad de Málaga. Por lo tanto, apoyaremos la iniciativa.

El Sr. Pomares Fuertes dijo que a ellos también nos gustaría apoyar la iniciativa, pero el Morro de Levante está dentro de lo que se llama zona de seguridad del Puerto. Es una normativa internacional que vino desde los atentados del 11-S en Nueva York y en todos los puertos del mundo, igual que en los aeropuertos, hay una zona restringida de acceso en este caso en los puertos tanto para temas de mercancías como temas de pasajeros. Entonces, al estar la dificultad de la pérdida de un espacio público que podría haber sido el Morro de Levante, que efectivamente estamos de acuerdo que es una lástima después de la inversión perder ese espacio público, viene justamente por la ubicación de la estación marítima del Dique de Levante. Entonces, a partir de ahí es el Estado el que no



permite en ese sentido por normas de seguridad, el Ministerio del Interior, cualquier tipo de acceso.

De todas formas, yo en el ánimo de que estoy de acuerdo con Ud., que es que es una lástima que no tengamos posibilidad de acceso, no sé si le parece pedirle a la Autoridad Portuaria que nos emita un informe al Ayuntamiento y a los grupos políticos de por qué no se puede utilizar dicho espacio, digo para tener una cierta garantía legal de que lo que deseamos todos no puede ser por motivo legal. Es que hay una normativa –pero digo de memoria, no lo sé, Sr. Zorrilla– hay una normativa además internacional que lo prohíbe, pero es que desconozco el nombre. Sí, pues si no puede explicar, incluso buscar alternativas, pues mejor. Estamos todos de acuerdo con Ud., pero ya le digo, es una normativa la que nos lo prohíbe.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que quizás se le hubiese pasado en su exposición hacer alusión al tema. Lo primero, posibilidades técnicas existen, de hecho se ha construido con un mirador al fondo para poder hacerse uso de él, como es lógico, y técnicamente es posible. E incluso desde el punto de vista de seguridad, tienen Uds. razón parcialmente. De hecho, piensen que el morro ha estado abierto al paso del público desde 2007, no a 2008 como dice nuestra Moción –hay un error–, hay 2012. El tiempo en que fue Enrique Linde Presidente de la Autoridad Portuaria estuvo permitido el paso del Puerto, con una excepción, que esa excepción, si quieren, yo creo que es bueno recogerla aquí y es que, efectivamente, existe una normativa de seguridad, existe una zona de seguridad en este tramo del Puerto que impediría el acceso público cada vez que hay un ataque en esa parte del Puerto y cada vez que lo exija ese protocolo de seguridad. Y yo estoy de acuerdo en que se recoja expresamente en el acuerdo. No sé, la redacción que Uds. prefieran, pero podríamos decir: «...siempre que sea técnicamente posible –aunque lo es– y con la excepción hecha de la aplicación de las normas de seguridad». No sé, si Uds. tienen una redacción mejor me lo dicen".

El Sr. Sánchez Sánchez, concretó: “Primero el Sr. Carballo añadió: «...siempre y cuando sea técnicamente posible» y el Sr. Zorrilla lo completa: «...con la excepción de las normas de seguridad». Sería un añadido".

El Sr. Pomares Fuertes dijo que no hay cruceros todos los días. Es verdad que por ejemplo en la parte de mercancías no se puede, o en el aeropuerto, nadie puede entrar a una pista de un aeropuerto, por muy bonito que sea, no puedes por motivos de seguridad. Entendemos que en el Morro de Levante lo que el Sr. Zorrilla está explicando, no todos los días hay cruceros. A lo mejor el día que no haya cruceros, a lo mejor no hay mucho inconveniente en abrir y cerrar el día que venga un crucero justamente por motivos de seguridad.



El Sr. Zorrilla Díaz, dijo que no era solamente que viniese un crucero, sino que vengan varios cruceros y tengan que atracar en esa parte del Puerto. Cuando pueden atracar más adentro tampoco se utiliza esa parte del Puerto.

La Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno adopte el siguiente acuerdo:

Único.- Instar a la Autoridad Portuaria a la autoridad portuaria a que facilite el acceso público al Morro de Levante para uso y disfrute de la ciudadanía, ya que aunque se trata de un espacio público y en su día se contempló como un lugar visitable que incluía incluso un mirador, y en la actualidad una verja impide el paso a la zona. Siempre y cuando sea técnicamente posible y con la excepción de la aplicación de las normas de seguridad.

Punto nº 7- 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 9 de julio de 2018, relativa a la protección y puesta en valor del Acueducto de la Fuente del Rey, que esencialmente es como sigue:

“El pasado 8 de mayo los medios de comunicación se hicieron eco de que esa misma mañana el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía había aprobado la inscripción del Acueducto de la Fuente del Rey en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía como Bien de Interés Cultural (BIC) en la tipología de Sitio Histórico.

Por fin, tras muchos años de peticiones vecinales para que este acueducto fuera protegido, el pasado mes de mayo se incoó el procedimiento para su inscripción en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, y a día de hoy esta infraestructura ya goza de la protección que se merece.

Es una pena que la tramitación del expediente para su protección se haya iniciado tan tarde, ya que se podría haber evitado el deterioro y la destrucción de algunos tramos y elementos del acueducto que nunca podrán ser recuperados.

El Acueducto de la Fuente del Rey tiene una longitud aproximada de 3.500 metros. Y a pesar de ser una obra inconclusa, tanto la propia infraestructura como todos los documentos históricos vinculados a ella, aportan mucha información relevante sobre la obra pública del siglo XVIII y sobre los conocimientos de la época en los ámbitos de la arquitectura y la ingeniería. Su importancia queda patente, entre otros aspectos, por la intervención de Felipe V para impulsar su construcción.

El BIC se extiende desde el arca principal de Churriana, donde el acueducto captaba las aguas en la Fuente del Rey, hasta los restos de un machón del Puente del Rey que se encuentran en las inmediaciones del aeropuerto de Málaga, en el carril de los Chopos, cerca de las obras de encauzamiento del río Guadalhorce.



Hace varios años que los vecinos vienen denunciando el mal estado de conservación del acueducto y, en especial, de la alcubilla principal, que se encuentra junto al Camino del Pilar en un terreno privado en el que la vegetación casi cubre por completo el monumento. Incluso parece que un árbol está enraizado en la propia estructura.

La gente de la zona recuerda que hace aproximadamente quince años, las presiones vecinales consiguieron que el Ayuntamiento de Málaga desbrozara la zona para evitar su deterioro, pero desde entonces no parece que nadie se haya preocupado por su conservación.

Precisamente la declaración de BIC destaca el interés artístico de esta alcubilla cuya descripción reproducimos literalmente, ya que la maleza impide apreciar sus elementos:

“Es un edificio de planta rectangular con entrada en una de sus esquinas junto con la salida del agua y un aljibe rectangular al centro. Fue fabricado a base de sillares tallados de origen local y se cubre con un embovedado de hormigón. La entrada se muestra adintelada, con una inscripción conmemorativa de la fecha de finalización de las obras del edificio «Año de 1728». Cuenta con unas dimensiones de 15 metros en su flanco sur por 10 metros hacia el este de tendencia poligonal.”

Además, a 32 metros del arca, en dirección norte, se localiza uno de los registros del primer tramo del acueducto realizado a base de grandes sillares y que es prácticamente desconocido para los vecinos.

Cuando se declara un BIC de este tipo también se concreta un entorno del Bien en el cual no se permite llevar a cabo alteraciones que puedan afectar a los valores propios del mismo, a su contemplación, apreciación o estudio. Dentro de ese entorno se ha incluido la parcela en la que se encuentra el arca de aguas por ser considerada especialmente sensible, ya que además de la alcubilla es muy posible que existan conducciones no visibles por la presencia de la vegetación.

La Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía establece claramente en su artículo 14 las obligaciones de los propietarios de bienes integrantes del Patrimonio Histórico Andaluz, se hallen o no catalogados, y entre ellas se encuentra el “deber de conservarlos, mantenerlos y custodiarlos de manera que se garantice la salvaguarda de sus valores”.

Además, una vez que el acueducto ha sido catalogado como Bien de Interés Cultural, la legislación autonómica establece que se deberá permitir la visita pública gratuita, al menos cuatro días al mes, en días y horas previamente señalados, constanding esta información de manera accesible y pública a los ciudadanos en lugar adecuado del BIC. Lo que supone una buena noticia porque será una gran oportunidad para que los churrianeros conozcan mejor una parte de su historia.

La legislación también contempla que, en caso de incumplimiento de las obligaciones por parte del titular del bien catalogado, tanto la Administración de la Junta de Andalucía,



como la correspondiente entidad local, podrán llevar a cabo la expropiación total o parcial del bien por causa de interés social para posibilitar, entre otras cosas, la contemplación de los bienes y facilitar su conservación.

Por suerte, a pesar del estado de abandono de la finca privada en la que se encuentra la alcubilla, la legislación está de nuestra parte y en ella podemos y debemos apoyarnos para proteger y poner en valor este elemento del patrimonio histórico de nuestra ciudad cuanto antes que en la actualidad se encuentra totalmente abandonado. Por ello, queremos que, a la mayor brevedad, se lleven a cabo las acciones oportunas para que se limpie la vegetación existente en la alcubilla principal, así como en los tramos del acueducto, a su paso por Churriana, con el fin de evitar su degradación y mejorar su visibilidad.

Según las normas generales establecidas para el Bien y su entorno, con la autorización de la Consejería competente en materia de Patrimonio Histórico, se deben promover intervenciones destinadas a la conservación y restauración del arca principal y del resto de estructuras conservadas del acueducto; se promoverán los usos culturales del arca y elementos asociados; y se deberán eliminar progresivamente los elementos distorsionantes adosados al bien. Además, en el entorno del Bien se promoverá la adecuación de los espacios colindantes como zonas verdes o espacios libres que promuevan rutas culturales de conocimiento y disfrute del acueducto. Por ello, entendemos que el Ayuntamiento de Málaga deberá elaborar un plan de intervención para dar cumplimiento a las normas generales recogidas en la declaración del BIC.

Especialmente para la definición de usos culturales y la adecuación de los espacios colindantes consideramos fundamental que se cuente con la participación de los vecinos del distrito. Incluso esta infraestructura podría utilizarse para aumentar la sensibilización ambiental en cuanto al ahorro y el mantenimiento de la calidad de los recursos hídricos de la zona.

Por último, no queremos dejar fuera de esta moción el hecho de que entre los vecinos existe cierto asombro desde que, a través de los medios de comunicación, conocieron que la titularidad del arca de aguas es privada. Ellos aseguran que en documentos antiguos la titularidad de la misma es pública, por lo que queremos que se investigue si se han producido cambios de titularidad de este terreno desde la construcción de la alcubilla.

Por todo lo expuesto anteriormente, desde nuestro grupo municipal proponemos la adopción de los siguientes

ACUERDOS:

- 1.- Instar a la Junta de Andalucía y al Ayuntamiento de Málaga a garantizar la adecuada conservación y protección del Acueducto de la Fuente del Rey, tal y como establece la legislación.
- 2.- Instar a la Junta Municipal de Distrito de Churriana a la convocatoria de un Consejo Territorial Extraordinario monográfico sobre la Fuente del Rey, en el que se expliquen



las medidas que se van a llevar a cabo por parte del Ayuntamiento de Málaga para garantizar su conservación y apertura gratuita al público.

- 3.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a organizar un evento cultural en el distrito de Churriana para celebrar la declaración de Bien de Interés Cultural del Acueducto de la Fuente del Rey, así como una serie de actividades más allá de este evento inicial, como exposiciones de fotografías antiguas, visitas guiadas, entre otras, con el fin de acercar la historia de esta infraestructura a los churrianeros y a los malagueños, en general.
- 4.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a elaborar un proyecto de intervención en el Acueducto de la Fuente del Rey con el que dar cumplimiento a las normas generales establecidas en la declaración de Bien de Interés Cultural. Para la elaboración de dicho proyecto se pondrá en marcha un procedimiento de participación ciudadana específico para que los vecinos del distrito puedan realizar sus aportaciones.
- 5.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a investigar si han existido cambios de titularidad del terreno en el que se encuentra la alcubilla principal del Acueducto de la Fuente del Rey desde su construcción.”

Abierto el debate el Sr. Carballo Gutiérrez dijo que el pasado 8 de mayo los medios de comunicación se hicieron eco en esa misma mañana de que el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía había aprobado la calificación del acueducto de la Fuente del Rey en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía como Bien de Interés Cultural en la tipología de sitio histórico. De hecho, esto ocurre después de muchos años de peticiones vecinales, pero es sinceramente una pena que la tramitación del expediente para su protección se haya iniciado tan tarde, ya que se podría haber evitado el deterioro y la destrucción de algunos tramos y elementos del acueducto que por desgracia nunca podrán ser recuperados.

Hay que recordar que el acueducto de la Fuente del Rey tiene una longitud aproximada de tres kilómetros y medio, que es una infraestructura que data del siglo XVIII y que se extiende desde el arca principal de Churriana donde el acueducto captaba el agua de la Fuente del Rey, hasta los restos de un mechón del Puente del Rey, que se encuentra en las inmediaciones del aeropuerto de Málaga en el carril de los Chopos, cerca de las obras de encauzamiento del río Guadalmedina.

Hace varios años, como digo, que los vecinos vienen denunciando el mal estado de conservación del acueducto, y en especial de la alcubilla principal que se encuentra junto al camino del Pilar, en un terreno privado en el que prácticamente la vegetación cubre por completo el monumento, incluso parece que un árbol está enraizado en la propia estructura, lo cual es bastante lamentable, de hecho. Según la legislación autonómica existe la obligación de conservar, mantener y custodiar de manera que se garantice la salvaguarda



de los valores de este tipo de monumentos, y también establece que se deberá permitir la visita pública gratuita al menos cuatro días al mes, salvo que si..., de lo cual tenemos que congratularnos todos los malagueños porque conoceremos una instalación que desconocen muchos de los malagueños.

Por último, también es reseñable y nos gustaría preguntar al respecto sobre... bueno, los vecinos se extrañan de que el terreno, el suelo donde se encuentra esta alcubilla sea privado porque siempre se creía en su momento que era terreno público y nos gustaría también preguntar, como digo al principio.

Voy a leer los acuerdos que vamos a llevar a votación en esta Moción y es:

Primer punto: «Instar a la Junta de Andalucía y al Ayuntamiento de Málaga a garantizar la adecuada conservación y protección del acueducto de la Fuente del Rey, tal y como establece la legislación».

Segundo punto: «Instar a la Junta Municipal de Distrito de Churriana a la convocatoria de un Consejo Territorial extraordinario monográfico sobre la Fuente del Rey en el que se expliquen las medidas que se van a llevar a cabo por parte del Ayuntamiento de Málaga para garantizar su conservación y apertura...»".

Tercer punto: «Instar al Ayuntamiento de Málaga a organizar un evento cultural en el distrito de Churriana para celebrar la declaración del Bien de Interés Cultural del acueducto de la Fuente del Rey, así como una serie de actividades más allá de este evento inicial, como exposiciones de fotografía antigua, visitas guiadas, entre otras, con el fin de acercar la historia de esta infraestructura a los churrianeros y a los malagueños en general».

Cuarto punto: «Instar al Ayuntamiento de Málaga a elaborar un proyecto de intervención en el acueducto de la Fuente del Rey con el que dar cumplimiento a las normas generales establecidas en la declaración de Bien de Interés Cultural. Para la elaboración de dicho proyecto se pondrá en marcha un procedimiento de participación ciudadana específico para que los vecinos del distrito puedan realizar sus aportaciones».

Y último punto: «Instar al Ayuntamiento de Málaga a investigar si han existido cambios de titularidad del terreno en el que se encuentra la alcubilla principal del acueducto de la Fuente del Rey desde su construcción»".

El Sr. Espinosa Sampedro dijo que iba a votar a favor de esta iniciativa porque ya ha salido en varias ocasiones, no sé si recuerdo si fue en esta Comisión o en algún Pleno, pero también es una reivindicación histórica de los vecinos y las vecinas de Churriana.



Nos alegra que la traiga en este caso Ciudadanos y le vamos a prestar todo el apoyo a esta iniciativa.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que iban a votar favor también de la iniciativa, que como ha dicho el Sr. Espinosa, lo ha explicado muy bien también el Sr. Carballo, es una vieja reivindicación también de los vecinos y vecinas de Churriana que nosotros compartimos y que hemos apoyado también en distintas ocasiones".

La Sra. Torralbo Calzado dijo que igualmente apoyaba la Moción y esperaba que realmente se acometan las actuaciones que por lo menos pongan en valor, y sobre todo eviten también los deterioros y mejoren el mantenimiento, ya que siendo un Bien de Interés Cultural, obviamente, cobra todavía más valor y más significado. Esperemos que cuando menos se desbroce la zona porque es de difícil acceso y se tenga un proyecto para ponerle y darle respuesta a la reivindicación vecinal que hay sobre la alcubilla y sobre todo el acueducto de Fuente del Rey.

El Sr. Brenes Cobos dijo que agradecía la iniciativa que en este caso se trae a debate. Hace unos meses, efectivamente, era el Grupo Municipal Socialista el que presentaba esta misma moción en la Comisión de Cultura del Ayuntamiento y desde hace años venimos pidiendo que se proteja Fuente del Rey. De hecho, además, también fuimos impulsores para que se estudiara esa declaración de Bien de Interés Cultural que definitivamente acabara por proteger todo el acueducto.

Bien es cierto que el acueducto tiene unas partes que son, efectivamente, en ese trazado de más de tres kilómetros y medio, tiene una parte que es más monumental, la arca principal, la alcubilla principal de Churriana, y especialmente la zona de los arcos y los restos que quedan del puente en la zona de Alhaurín de la Torre.

En cuanto a lo que Uds. pretenden con la iniciativa, nosotros no tenemos ningún tipo de problema en apoyarlo. De hecho, como les digo, hace unos meses era el Grupo Municipal Socialista el que pedía que se adoptaran las medidas para ponerlo en valor y a día de hoy estamos todavía esperando que se ponga en valor, sobre todo, como les digo, la parte que a nosotros nos compete en la ciudad de Málaga, que son los restos que se encuentran en Churriana. Hace apenas un par de meses tuve la fortuna o la suerte de mostrarles a los niños de los institutos de Churriana los grandes valores que atesora este propio monumento, en compañía de Cristóbal Salazar, que es quizá la persona, el historiador local que mejor conoce la historia de este monumento.

Con lo cual, nosotros estamos también, como Grupo Socialista, muy volcados con difundir el patrimonio, con la difusión del patrimonio y que se conozca a la perfección qué



es lo que ha pasado. Y de hecho, llevamos mucho tiempo intentando esclarecer lo que es la titularidad del bien y, de hecho, incluso se han registrado numerosas iniciativas en el Consejo de EMASA para que tengamos clara esa titularidad. Ahí hay problemas en cuanto a sentencias judiciales que efectivamente nos dan la razón o nos quitan la razón sobre la propiedad municipal del bien.

Pero lo que sí es cierto es que ese bien es de todos los malagueños, de todos los andaluces y de todos los españoles y, por lo tanto, nuestra obligación como Administraciones Públicas, sea la que sea, es preservarla y que pueda ser puesta en uso, puesta en valor y que pueda ser disfrutado por todos y por todas. Nosotros vamos a apoyar la iniciativa y seguiremos trabajando para que Fuente del Rey pueda cumplir ese cometido monumental e histórico que tiene

El Sr. Pomares Fuertes dijo que también vamos a votar a favor. Que es verdad que la alcubilla desde que se creó EMASA, realmente fue EMASA la que estaba cuidando, no justamente protección, porque incluso se llegó a seguir utilizando. Efectivamente, la alcubilla está en un terreno privado. De hecho, EMASA tuvo hasta un juicio con el privado donde un juez le reconoció justamente ese terreno. Con lo cual, el acceso a la alcubilla ahora mismo lo tendrá el privado, que en algún momento justamente estamos en un proyecto, ver cómo hacer una servidumbre de paso pública, si hace falta tendremos que expropiar una pequeña servidumbre para llegar al acceso para justamente la rehabilitación, y sobre todo lo que queremos todos, esos accesos de los vecinos para su disfrute.

La alcubilla ha sido entregada al Ayuntamiento por parte de EMASA, creo que en un consejo de diciembre de 2017, que ahora mismo pertenece al Patrimonio Municipal desde diciembre. Por eso antes –el Sr. Sergio Brenes que se interesó, del Partido Socialista, por esta cuestión– desde Cultura nunca pudieron abordarlo puesto que pertenecía a EMASA, y a EMASA desde diciembre. Entonces, al fin y al cabo estamos en ese paso.

Toda esta declaración de BIC, que ha sido apoyada por el Ayuntamiento porque yo creo que nos viene muy bien, aparte de que en el Catálogo del PGOU ya estaba protegida. Pero lo que nos queda hacer es esa servidumbre de paso para poner lo que queremos todos, ¿no?, hacer una rehabilitación creo que interesante de otro bien por descubrir y por explicar, y a partir de ahí poder disfrutarla, así que en ese ánimo iban a votar a su Moción.

El Sr. Carballo Gutiérrez dijo que cuando todos estaban de acuerdo parece fácil el conseguir que algo como este monumento y este patrimonio se ponga en valor. Así que esperemos que no haya que volver a traer esta Moción a este Salón de Plenos y que los malagueños podamos disfrutar de nuestro Patrimonio.



La Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerde prestar su aprobación a la propuesta contenida en la misma.

Punto nº 8- Se dio cuenta de Moción de la Portavoz del Grupo Municipal Málaga Ahora, D^a Ysabel Torralbo Calzado, presentada el 9 de julio de 2018, relativa al déficit de infraestructuras de Santa Rosalía-Maqueda, que esencialmente es como sigue:

“Que las políticas de este equipo de gobierno consolidan la desigualdad es algo que este grupo municipal lleva denunciando desde que entró al consistorio. Son habituales las políticas que son ejecutadas a través de un presupuesto que reparte desigualmente las inversiones por los distritos y cuya cuantía disminuye a medida que nos alejamos del centro. Un ejemplo claro de esto es la situación de Santa Rosalía-Maqueda, barriada del distrito 9.

Hablamos de años de olvido que dan como resultado redes de abastecimiento y saneamiento obsoletas, arroyos sucios y sin un mínimo mantenimiento, problemas crónicos de inundaciones, cableado aéreo, aceras en mal estado que para más inri, cuando son arregladas y ensanchadas, provocan un nuevo problema, la pérdida de plazas de aparcamiento, que nunca es resultado y siempre relegado a la posteridad...

Hay problemas que urge solucionar, como por ejemplo los ocasionados por el tráfico de la calle Travesía de Maqueda, que divide en dos a la barriada. Las aceras de esta calle son en muchos casos testimoniales, dándose casos en los que las personas en sillas de rueda tienen que desplazarse por el asfalto de la carretera. Las vecinas llevan años reclamando más medidas para garantizar la seguridad, como más badenes y otro paso elevado entre Santa Rosalía y Maqueda. Además, el incumplimiento de la normativa de accesibilidad es flagrante no solo en la travesía, sino en la mayoría de las calles de la barrida.

De los más de 3,5 millones de euros que se planeaba destinar para la sustitución de las redes de abastecimiento y saneamiento del barrio no se ha ejecutado casi nada. La estación de bombeo de agua está sucia y llena de roedores. No hay separación de redes pluviales y fecales. Estas últimas, en muchos casos vierten directamente a los arroyos. El mantenimiento de estos arroyos y sus riberas es claramente deficitario, están llenos de residuos y maleza que provocan el desbordamiento en épocas de lluvias. Y cuando se desbordan el agua arrastra todos los residuos que contienen las redes fecales, toallitas incluidas, que se depositan más allá de los cauces y nunca son recogidos por el servicio de limpieza.

También hay situaciones en las que encontramos deficientes instalaciones eléctricas al lado de solares abandonados, con mucha vegetación seca en las que ya se han producido varios incendios, más la presencia del cableado aéreo por casi todo el barrio.

A todo esto debemos sumar los problemas tan graves de acceso que llevan sufriendo las vecinas y trabajadoras del PTA desde hace años, y que siguen sin ser solucionados. Y esto



a pesar de las quejas vecinales y de las innumerables mociones de los diferentes grupos municipales. Pero es evidente que el modelo económico del PP no se cimienta sobre la innovación tecnológica, sino en el monocultivo de un turismo cada vez más depredador.

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

ACUERDOS

1. Que el Ayuntamiento acometa las obras de remodelación y sustitución de las antiguas redes de saneamiento y abastecimiento en Santa Rosalía-Maqueda. Separará los cauces naturales y las redes pluviales de las redes de saneamiento.
2. Que el Ayuntamiento aumente las partidas para la limpieza viaria y de los cauces y arroyos del barrio.
3. Que el Ayuntamiento lleve a cabo las obras de remodelación de la calle Travesía de Maqueda necesarias para garantizar la seguridad del vecindario. Entre ellas, la construcción de un segundo paso elevado, la instalación si es posible técnicamente de badenes y la construcción de un nuevo acerado.
4. Que el Ayuntamiento lleve a cabo las obras necesarias para dar efectivo cumplimiento a la normativa de accesibilidad en todas las calles de la barriada.
5. Que el Ayuntamiento acometa las obras de sustitución del cableado aéreo, dando cumplimiento así a la normativa.
6. Que el Ayuntamiento dé cumplimiento a los acuerdos adoptados, tanto esta Comisión como en pleno, relativos a la accesibilidad del distrito.”

Abierto el debate la Sra. Torralbo Calzado dijo que lo que venía a poner en cuestión en esta Moción es que hay cierto olvido y cierta dejación en algunas infraestructuras importantes como son las redes de abastecimiento y saneamiento en la barriada de Santa Rosalía Maqueda, que hay arroyos sucios y sin un mínimo mantenimiento que provocan problemas crónicos de inundaciones, el cableado aéreo, las aceras en mal estado y, además, a veces se arreglan y se ensanchan pero se pierden plazas de aparcamiento, con lo cual, surge otro problema sin resolver. Hay problemas que están ocasionados por el tráfico de la calle Travesía de Maqueda que divide en dos a la barriada.

Que son reivindicaciones ya de hace tiempo las que piden nuevos pasos, ya sean elevados o al menos de badenes con relieve o por lo menos de esos que hay ahora en 3D, alguna solución para que puedan tener mejor paso en el centro de la barriada.

Asimismo, hay zonas donde las aceras no permiten el tránsito y las personas con movilidad reducida y en sillas de ruedas tienen que desplazarse por el asfalto de la carretera.

Nos preocupa especialmente que había una planificación de destinar a sustitución de redes de abastecimiento y saneamiento bastante importante, pero no vemos su ejecución. Y la estación de bombeo de agua, una de ellas, está sucia y hay roedores en la



zona. También vertidos directos a los arroyos especialmente y residuos que se pueden ver incluso en los márgenes del arroyo porque quedan restos fecales, toallitas incluidas, en toda la zona del Pasaje de las Flores, que está realmente pegado al arroyo.

También hay situaciones con deficientes instalaciones eléctricas del lado de los solares abandonados, con mucha vegetación seca en la que ya se han producido varios incendios; más la presencia de cableado aéreo por casi todo el barrio. Cuestiones que desde luego no nos hacen ver que sea propio de una barriada en el siglo XXI. A todo esto sumamos el problema que ya se ha mencionado por activa y por pasiva sobre los accesos al PTA.

Así, en resumido, venimos a pedir en esta Comisión que el Ayuntamiento acometa obras de remodelación y sustitución de la antigua red de saneamiento y abastecimiento en Santa Rosalía Maqueda, que separe los cauces naturales y las redes pluviales y las redes de saneamiento. Asimismo, que aumente las partidas para la limpieza viaria y de los cauces y arroyos del barrio, que se remodele la calle Travesía de Maqueda para garantizar seguridad del vecindario, así como un segundo paso elevado o la instalación, si es posible, de badenes y un nuevo acerado. También que se cumpla la normativa de accesibilidad en todas las calles y se actúe sobre el cableado aéreo.

Y por último, hay un error en ese último punto, que se refiere a los acuerdos tomados sobre movilidad del distrito. En conjunto el punto 6 viene referido a todo lo aprobado sobre los accesos al PTA y la movilidad en el entorno. Entonces, es que está confundido y en vez de a accesibilidad, se refiere a movilidad, porque la accesibilidad está en el punto anterior. Que ha habido un error al escribirlo y en vez de referirse a acuerdos... «...cumplimiento de acuerdos adoptados tanto en Comisión como en el Pleno relativos a la accesibilidad», debería de poner «movilidad», porque la accesibilidad está en el punto anterior y se refiere sobre todo a aquellos que se han llevado sobre la movilidad en el PTA.

El Sr. Brenes Cobos dijo que adelantaba el apoyo a la iniciativa que presenta el Grupo Málaga Ahora. Decirles que lo que Uds. pretenden en esta Moción ya se debatió en el mes de octubre del año 2017 con una propuesta del Grupo Municipal Socialista. Acudieron en aquel momento al Salón de Plenos representantes de la asociación de vecinos, del AMPA, de la Asociación de Mayores y de la Asociación Cultural La Copla porque lo que Ud. dice aquí, efectivamente, como lo que se recogía en la Moción, es totalmente cierto y es el día a día que desgraciadamente padecen los vecinos de la barriada de Santa Rosalía.

De hecho, ayer, que estábamos disfrutando la feria de la barriada, en la barriada de Santa Rosalía Maqueda de lo único que se hablaba era de las picaduras de mosquitos que



están soportando los niños de la barriada por no mantener ese cauce limpio y por no hacer los tratamientos preventivos para evitar esas plagas de mosquitos, y eso era ayer lo que circulaba en las redes sociales de esa barriada. Y lo que circulaban eran los partes médicos de los niños a los que los padres estaban haciéndoles fotos y colgando, porque efectivamente los niños estaban siendo atendidos por picaduras. Esa es la realidad de la barriada de Santa Rosalía Maqueda. Efectivamente, un cauce de un arroyo hasta con tres aliviaderos de aguas de saneamiento que cuando se producen lluvias con un poco más de carga acaban evacuando al propio cauce y que los problemas de malos olores y de problemas de seguridad, de falta de higiene y sanitarios los acaban padeciendo los vecinos de la zona.

Nosotros vamos a apoyar la iniciativa. Hay cuestiones que aquí se recogen que, sin embargo hay disparidad de criterios entre los vecinos. Por ejemplo, en el tema de efectivamente hacer una nueva conexión con un puente elevado, una pasarela elevada; de hecho, hay incluso vecinos que lo que pretenden es quitar la otra existente. Es totalmente cierto y necesario acometer medidas que unan las dos barriadas. Efectivamente, ahora mismo lo que tienen allí en la propia travesía es una vía de una carretera que divide una barriada que necesita una conexión más fluida, peatonal y con más seguridad que la que actualmente existe. Y también es cierto que ese programa para hacer esa travesía peatonal viene recogido en el programa electoral del Partido Popular desde el año 1995, desde que estaba aquí Celia Villalobos. Es decir, que llevamos veintitrés años esperando prácticamente que se haga esa travesía.

Pero bueno, los vecinos no se cansan y mes a mes lo plantean en el Consejo de Distrito, o en los consejos territoriales, de eso puede dar buena fe la Concejala responsable del distrito Campanillas que la tenemos hoy aquí.

El Sr. Espinosa Sampedro dijo que su voto era a favor.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que estaba completamente a favor de la Moción, que toca distintos aspectos de los problemas que tiene esta barriada. Nosotros la hemos visitado en distintas ocasiones, hemos incluso también presentado iniciativas relativas a este tema. El tema de la movilidad, sobre todo de las pasarelas peatonales, el estado de las mismas y la necesidad también de regular algunos puntos en que se pueda cruzar esta gran vía que corta en dos la barriada, la limpieza del canal ahora mismo existente, del resto de los arroyos, por encima polémicas que pueda haber sobre las Administraciones competentes, lo cierto es que es un problema que siguen sufriendo los vecinos y vecinas de allí y que no entienden de competencias, sino que lo que desean es que todas las Administraciones implicadas se pongan manos a la obra. En fin, por no extenderme más, compartimos plenamente la Moción y votamos íntegramente a favor.



El Sr. Carballo Gutiérrez dijo que votaban también a favor de la Moción. Que se habla del cableado, de acerado... Son cosas que se repiten, por desgracia, en muchos barrios de Málaga y ya han pasado por aquí muchas mociones al respecto y, evidentemente, no se puede votar otra cosa que no sea a favor. Esperemos que se vayan completando todas las actuaciones, y que de hecho, sí hay muchas que están previstas, pero bueno, que se vayan completando en todas estas barriadas.

El Sr. Pomares Fuertes dijo que todo nuestro apoyo también a la Moción.

La Sra. Torralbo Calzado dijo que agradecía el apoyo y pidió que de verdad que se vayan acometiendo ya, que el tema del saneamiento era grave, o sea, es que la zona esa del Pasillo de las Flores. Y le digo al Sr. Brenes que, claro, están desesperados los vecinos, que quieren que todo el mundo lo vea y todo el mundo conozca lo que están padeciendo. La zona del Pasillo de las Flores es que es verdaderamente vergonzoso cómo está aquello de residuos, de toallitas... Las adelfas intentan ocultar lo que hay pero no pueden porque sobrepasa el espacio y habría que acometer una limpieza integral, que se ha hecho más abajo pero que no ha llegado a esa parte. Entonces, de momento, empezar ya con la limpieza, por lo menos eso daría una sensación de tranquilidad a los vecinos, el ver que se preocupan por ello.

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

- 1.- Que el Ayuntamiento acometa las obras de remodelación y sustitución de las antiguas redes de saneamiento y abastecimiento en Santa Rosalía-Maqueda. Separará los cauces naturales y las redes pluviales de las redes de saneamiento.
- 2.- Que el Ayuntamiento aumente las partidas para la limpieza viaria y de los cauces y arroyos del barrio.
- 3.- Que el Ayuntamiento lleve a cabo las obras de remodelación de la calle Travesía de Maqueda necesarias para garantizar la seguridad del vecindario. Entre ellas, la construcción de un segundo paso elevado, la instalación si es posible técnicamente de badenes y la construcción de un nuevo acerado.
- 4.- Que el Ayuntamiento lleve a cabo las obras necesarias para dar efectivo cumplimiento a la normativa de accesibilidad en todas las calles de la barriada.
- 5.- Que el Ayuntamiento acometa las obras de sustitución del cableado aéreo, dando cumplimiento así a la normativa.



6.- Que el Ayuntamiento dé cumplimiento a los acuerdos adoptados, tanto esta Comisión como en pleno, relativos a la movilidad del distrito.

Punto nº 9- **Se dio cuenta de Moción del Viceportavoz y los vocales del Grupo Municipal Socialista, D. Sergio Brenes Cobos, Dña. Rosa del Mar Rodríguez Vela y D. José Carlos Durán Peralta, presentada el 9 de julio de 2018, relativa a la necesidad de realizar mejoras en las barriadas Jardín de Málaga y Alegría de la Huerta, que esencialmente es como sigue:**

“EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Una realidad que afecta a muchos barrios de la ciudad es que fueron creados sin atender la calidad de vida de quienes iban a habitarlos. Así surgieron sin espacios libres, sin zonas verdes, sin suelos para aparcamientos, para zonas deportivas, para locales sociales y, en ocasiones, ni para ubicar colegios.

Debe ser una prioridad del Ayuntamiento de Málaga adoptar las medidas oportunas para intentar corregir con actuaciones puntuales esta situación y mejorar las condiciones de vida de los residentes. Han sido numerosas las propuestas socialistas en los últimos años para dotar de equipamientos y zonas libres a barriadas de todos los distritos de la ciudad que se ven aquejados por la misma problemática general

Este es el caso de las barriadas Jardín de Málaga y Alegría de la Huerta en el distrito municipal número 3 de Ciudad Jardín que presentan grandes carencias derivadas de un planeamiento urbanístico que no contempló suficientes espacios para satisfacer las necesidades de sus residentes.

Sin embargo existen espacios libres y vacíos urbanos pendientes de uso como el solar ubicado entre las calles de Marqués de Mantua y Borde Alegre, entre la trasera del CEIP Alegría de la Huerta y la iglesia San Juan de Dios, unos suelos calificados como zona verde y equipamiento sin desarrollar, que actualmente conforman un descampado abandonado lleno de maleza y de insectos y roedores.

Pese a llevar años demandando una solución por parte de las asociaciones de la zona y del PSOE esos suelos siguen esperando ser puestos en uso y que requieren soluciones para salvar las pendientes que existen en la zona.

Los vecinos se han movilizado en una campaña de recogida de firmas exigiendo habilitar aquella zona como aparcamiento, amén de habilitar una zona verde con senderos peatonales que permitan el paso entre ambas barriadas.

Por todo ello, el Grupo municipal Socialista propone a la Comisión de Pleno la adopción del siguiente

ACUERDO



Único.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a adoptar las medidas oportunas para habilitar una zona ajardinada y aparcamientos en el solar existente entre las calles Borde Alegre y Marqués de Mantua antes de finalizar el año 2018 y con el acuerdo de las asociaciones vecinales y sociales de la zona.”

Abierto el debate la Sra. Rodríguez Vela dijo que en esta Moción lo que hacemos es darles voz a los vecinos y a las vecinas que ya de una manera histórica vienen reivindicando el uso de una zona que vamos a detallar como zona de aparcamiento. Nos estamos refiriendo dentro del distrito de Ciudad Jardín a Jardín de Málaga, que es una zona que con el desarrollismo de los años setenta, pues surgió con muy poco equipamiento, escaso equipamiento para zonas incluso deportivas, colegios... De manera que el día a día, muchísimos años después, sigue siendo complicado, sobre todo si hablamos del tema del aparcamiento. Es una de las zonas de Ciudad Jardín, junto con Parque del Sur y con las Flores, donde hay edificios más altos y donde el problema de aparcamiento se agrava. Más aún si tenemos en cuenta que aquellas zonas, pues como conocen Uds., son unas zonas con unas pendientes y unas cuestas bastante elevadas y hace que a las personas que ya son mayores les cueste aparcarse en la zona de abajo y subir hacia sus viviendas.

Es la zona que hay entre las calles Marqués de Mantua y Borde Alegre, afecta a dos barriadas, Alegría de la Huerta y a Jardín de Málaga, y los vecinos y vecinas se siguen organizando de alguna manera para utilizar una zona que hay en la trasera del colegio y junto a la iglesia de manera que vienen usando aquella zona de aparcamiento. Es una zona mitad zona verde, mitad de aparcamiento, y ocasiona a los edificios cercanos cuando es verano mucho polvo y cuando es invierno el barro con las molestias consiguientes.

Que además nos transmiten también vecinos y vecinas que hay personas con movilidad reducida para las que es especialmente delicado en estos casos el aparcamiento por la zona, pues más motivos aún. Es una petición histórica en el Consejo de Distrito de Ciudad Jardín. Que yo recuerde, hace por lo menos quince años que se viene tocando este tema. En varias ocasiones –ahora una más– los vecinos y vecinas están recogiendo firmas para que esto sea posible. Así que realmente la petición que hacemos, el acuerdo de la Moción es muy simple, adoptar las medidas oportunas para de alguna manera habilitar aquella zona para que se pueda aparcarse y adecuar también la parte necesaria como zona verde porque ahora mismo hay una parte que es solo maleza, insectos, algunos roedores, que incluso algún conato de incendio han provocado recientemente.

El Sr. Espinosa Sampedro: "A favor".

El Sr. Zorrilla Díaz: "A favor también de la iniciativa".

El Sr. Carballo Gutiérrez: "A favor".



La Sra. Torralbo Calzado: "A favor de la iniciativa también".

El Sr. Pomares Fuertes: "Nosotros también a favor", que la dejaría tal como está, pero quiero que conste en acta, Sra. Rodríguez, que es verdad que vamos a tener independiente una zona verde, lo de «antes de finalizar el año 2018», como Ud. me pide además que lo consensuemos con los vecinos, para no pillarnos los dedos; pero vamos a dejarlo y vamos a intentarlo, pero por eso digo, por lo que Ud. me pide: consenso y proyecto. Lo digo por consensuar, aunque está claro que los vecinos, efectivamente, como Ud. bien conoce, van a pedirnos que hagamos ese aparcamiento, vamos a llamarle provisional porque es una zona verde. Es que ahí es donde está el tema de la compatibilidad. Explica Ud. muy bien la demanda vecinal; el problema es la incompatibilidad con el color que tiene. Pero bueno, que nuestros técnicos municipales vean si hay que cambiar, si puede haber un uso provisional. Está claro que como está no debe estar, en eso lleva Ud. toda la razón y por eso vamos a aprobar la Moción.

La Sra. Rodríguez Vela: "Agradecer el apoyo unánime de todos los Grupos".

La Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerde prestar su aprobación a la propuesta contenida en la misma.

Área de Movilidad:

Punto nº 10- Se dio cuenta de Moción del Concejal no adscrito, D. Juan J. Espinosa Sampedro, presentada el 9 de julio de 2018, relativa a garantizar un servicio de autobuses interurbanos entre Málaga y el Hospital Marítimo de Torremolinos, que esencialmente es como sigue:

“Mediante la presente moción queremos exponer una situación denunciada en innumerables ocasiones por parte de pacientes, familiares de los mismos, trabajadores y sindicatos relativa a los problemas de movilidad y conectividad mediante transporte público entre el municipio de Málaga y el Hospital Marítimo de Torremolinos.

Cómo es sabido, el Hospital Marítimo de Torremolinos presta numerosos servicios sanitarios y hospitalarios a pacientes de Málaga capital, entre los que se cuentan Unidades de Cuidados Paliativos, servicios relativos a Psiquiatría y Oftalmología, etc. Esto supone que centenares de pacientes malagueños se tienen que trasladar a este hospital para poder realizar sus consultas y tratamientos.

Aunque resulte inexplicable, no existe a día de hoy ningún servicio de transporte público que conecte de forma directa el municipio de Málaga con dicho Hospital, lo que genera innumerables problemas para pacientes, familiares y trabajadores que se ven obligados a



trasladarse o bien en vehículo privado, o bien en taxi (con el relativo coste) o bien realizando trasbordo y cambio de autobuses en Torremolinos.

En transporte público la única opción existente a día de hoy es o bien ir en el tren de cercanías y bajarse en la estación de La Colina, lo que supone tener que recorrer a pie casi 1KM, o bien coger el autobús interurbano M110 hasta el centro de Torremolinos para después coger el M-123 hasta el Hospital, teniendo que pagar además un segundo billete.

Conviene recordar que en la mayoría de los casos hablamos de pacientes con una edad avanzada y en muchos casos con patologías que afectan de una u otra manera su movilidad.

Esta falta de comunicaciones mediante transporte público ha sido denunciada por sindicatos, asociaciones de pacientes y expertos en servicios sanitarios.

"Los pacientes son por lo general personas mayores, con una incapacidad elevada, afectados justamente por dolor y en muchas ocasiones con problemas de movilidad, incluso en sillas de ruedas. Es una aberración que tengan que ir al quinto pino" declaró a un medio de comunicación local la presidenta de la Asociación Malagueña de Artritis Reumatoide, Remedios Gómez.

Desde la Asociación Malagueña de Lupus se comparte la crítica. "Tanto el tren como el autobús paran lejos del hospital [Marítimo] y quien tiene que ir a una unidad del Dolor no está para muchos desplazamientos", esgrime Josefa Guerrero, presidenta de la organización.

El antiguo director de la Unidad del Dolor del Regional, Manuel Rodríguez, declaraba "Por lo general son pacientes con problemas de movilidad y no se lo están poniendo fácil", advirtió.

En la actualidad el servicio de transporte en autobús entre Málaga y Torremolinos lo realiza la línea M110 operada por la empresa Avanza Portillo, en el marco del convenio con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Sin embargo, la parada más cercana de dicha línea al Hospital Marítimo se encuentra a casi 1KM de distancia.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, organismo público dependiente de la Junta de Andalucía, manifiesta entre sus objetivos el "incrementar la participación del transporte público en la movilidad general" e "implantar un transporte público metropolitano percibido como una red integrada y unitaria". El actual vicepresidente del consorcio es el señor Francisco de la Torre, alcalde de la ciudad de Málaga.

Entendiendo que no es preciso exponer más argumentos debido a la obviedad de la demanda y con intención de facilitar a los vecinos y vecinas de Málaga la conectividad mediante transporte público con un equipamiento que brinda un servicio público básico y esencial para la salud de la ciudadanía, proponemos la adopción de los siguientes



ACUERDOS

- 1- El Equipo de Gobierno trasladará al Consorcio de Transporte Metropolitano de Málaga, mediante el vicepresidente del mismo Francisco de la Torre, la propuesta de implementar, con la máxima brevedad posible, la modificación del trayecto de la Línea M110 entre Málaga-Torremolinos para garantizar que -al menos cada 30 minutos- efectúe una parada en el Hospital Marítimo de Torremolinos.”

Abierto el debate el Sr. Espinosa Sampedro dijo que llevaba esta iniciativa aquí por la denuncia en innumerables ocasiones de pacientes, familiares, trabajadores y trabajadoras, incluso sindicatos, relativa a un problema de movilidad para conectarse entre Málaga y el Hospital Marítimo de Torremolinos que, como Uds. saben, está adscrito al Hospital Clínico y, por tanto, son cientos de malagueños y malagueñas los que tienen que acudir allí para recibir cuidados y servicios sanitarios.

No existe a día de hoy un transporte público que conecte de forma directa, digo, el municipio de Málaga con dicho hospital y esto, evidentemente, genera problemas a los pacientes, a los familiares, trabajadores, etcétera, que se tienen que desplazar, o bien en transporte de vehículo privado, o bien en taxi y otros medios, con los costes que esto supone, recordando siempre que son personas o bien enfermas, personas mayores o con movilidad reducida.

Los transportes públicos que son, o bien el cercanías, que te deja en la Colina y tienes que andar un kilómetro, o también la línea del Consorcio de Transportes, la 110, que igualmente te deja en el centro de Torremolinos y tienes, o bien que hacer transbordo pagando un doble billete, o bien andar también un largo recorrido para personas que están en esta situación.

La Moción no tiene más que instar al Consorcio de Transportes, al ser un ente público cuyo objetivo está incrementar la participación del transporte público en la movilidad general e implantar un transporte público metropolitano percibido como una red íntegra y unitaria. Es decir, sobre todo en el caso de que estamos hablando de que no se va solo por desplazarte por movilidad, sino también por asuntos de salud, lo que tiene más envidia si cabe, lo que queremos es instar al Consorcio de Transportes si cabe no es que ponga una línea destinada tal vez a Málaga precisamente con el Hospital Marítimo, pero sí que en el recorrido que actualmente hace, o bien pare de vez en cuando en el Hospital Civil, o bien que el trasbordo sea gratuito si se hace desde el centro de Torremolinos con destino al Hospital Marítimo.



El Sr. Zorrilla Díaz dijo que esta es una moción que hace alusión a un tema que no es estrictamente competencia municipal, pero yo creo que sí que es de nuestra incumbencia puesto que afecta a muchos ciudadanos y muchas ciudadanas de Málaga. Y es que el Hospital Marítimo de Torremolinos presta tratamiento a muchísimas personas de nuestra Ciudad, más incluso que a Torremolinos; no solo de nuestra ciudad, sino también de distintos municipios, que tienen que acudir a él, sobre todo para tratamientos, hay cirugía ambulatoria, hay consultas externas... En fin, que tiene unas necesidades de movilidad importantes. No todas las personas tienen la capacidad económica para pagarse un taxi o tienen a alguien que les acerque cada vez que tienen necesidad de ello. Y es cierto que el cercanías ahora mismo deja una distancia considerable. Por tanto, yo creo que es una petición muy adecuada la que se hace en esta Moción para que desde nuestro Ayuntamiento, interesado en defender los intereses de muchos malagueños y malagueñas, se inste al Consorcio Metropolitano a dar una solución que sea más eficiente a la movilidad de las personas que tienen que acudir a este hospital.

El Sr. Carballo Gutiérrez dijo que iban a votar a favor. Compartimos lo que se expresa en esta Moción y creemos que es una necesidad y vamos a apoyarla.

La Sra. Torralbo Calzado dijo que en el mismo sentido creían que es una demanda adecuada, que además hay que facilitar esa conectividad con los hospitales y con lugares donde realmente hay muchas personas con movilidad reducida, con discapacidad para conducir, para llegar de otra forma, y que el transporte público, en este caso concertado de la empresa con la Junta de Andalucía debe ser un método prioritario y, por tanto, debe ser adecuado a las necesidades de los usuarios que pare en su sitio y cerca y que tenga cierta frecuencia y conectividad.

El Sr. Brenes Cobos dijo que iban a apoyar la iniciativa, que no era la primera vez, además, que esta necesidad que presentan los pacientes o las personas que son usuarias de ese centro médico lo plantean, o se plantea aquí, en el Ayuntamiento, recuerdo, además, el último Consejo Social de la ciudad de Málaga donde esta cuestión salió a relucir, justamente creo que fue Alfredo de Pablos en nombre de los usuarios de la sanidad el que manifestó la necesidad de completar con transporte público la llegada a ese Hospital Marítimo de Torremolinos. Nosotros vamos a apoyar la iniciativa y esperamos que esa solución... Nos consta que están trabajando y que llevan tiempo trabajando para dar una solución, pero que lo hagan lo antes posible para que las personas puedan llegar con total comodidad, o con la mayor comodidad posible, a ese centro hospitalario.

La Sra. Maeso González dijo que estaban de acuerdo con el sentido de la Moción de mejorar el servicio. Lo que planteamos es una enmienda porque tal como está redactada desde el propio Consorcio nos manifiestan la dificultad, la imposibilidad de implementar



esta modificación de la línea. Por lo tanto, plantearíamos la enmienda de que se exprese en el acuerdo lo que realmente se está impidiendo y se ha expresado por todos los grupos políticos, que es mejorar... O sea: «Trasladar al consorcio que estudie mejorar el servicio de transporte entre Málaga y el Hospital Marítimo de Torremolinos», de la mejor manera posible, pero no modificando la línea y los términos en que está expresado literalmente el acuerdo".

El Sr. Espinosa Sampedro agradeció el apoyo a la iniciativa, que veía bien la enmienda o la modificación de la Sra. Maeso. Y lo que sí estaría bien es que se nos informara cuando hagan el estudio de mejora, que a la vez nos informen al Pleno de la Ciudad, porque digo que son muchos malagueños y malagueñas que vienen a preguntarnos a nosotros.

El Sr. Sánchez Sánchez dijo que la redacción quedaría como sigue: «El Equipo de Gobierno trasladará al Consorcio de Transportes Metropolitano de Málaga, mediante el Vicepresidente del mismo, Francisco de la Torre, la propuesta de que estudie mejorar el transporte entre Málaga y el Hospital Marítimo de Torremolinos», punto, quedaría ahí".

La Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno adopte el siguiente acuerdo:

1.- El Equipo de Gobierno trasladará al Consorcio de Transporte Metropolitano de Málaga, mediante el vicepresidente del mismo Francisco de la Torre, la propuesta de que se estudien mejoras en el transporte público entre Málaga y el Hospital Marítimo de Torremolinos.

Punto nº 11- Se dio cuenta de Moción de la Portavoz del Grupo Municipal Málaga Ahora, D^a Ysabel Torralbo Calzado, presentada el 9 de julio de 2018, relativa a la mejora de la movilidad en motocicleta y otros vehículos de 2 y 3 ruedas en nuestra ciudad, que esencialmente es como sigue:

“Las estadísticas más recientes de Tráfico sobre ciclomotores y motos por ciudades (de 2015) ponen de manifiesto la importancia de la movilidad en este tipo de vehículos en nuestra ciudad.

Aunque en cifras absolutas nuestro parque está lejos de los 284.407 de Barcelona o de los 223.014 de Madrid, la proporción en función de su población es la segunda más elevada del conjunto de grandes capitales. Solo aparece por detrás de Barcelona, con un vehículo a motor de dos ruedas por cada 5,6 vecinos. El dato de Málaga era de una moto o ciclomotor por cada 6,3 habitantes, por delante de Sevilla (7,1), Valencia (9,5), Zaragoza (13) y Madrid (14). Si se toma como punto de análisis solo las motos, el parque de Málaga en 2016 era de 56.811, una por cada diez ciudadanos. Una relación solo superada por Barcelona, con una por cada 6,8. Según los datos más recientes de la DGT, de 2016, los vehículos a motor de dos ruedas vienen a representar casi el 22,5% del total de vehículos



matriculados en nuestra ciudad. Esta proporción se mantiene más o menos constante en la última década.

Desde este grupo apostamos por fomentar el uso del transporte público y de la bicicleta, sobre todo para los desplazamientos al centro de la ciudad, de manera que hemos presentado multitud de mociones en este sentido ya que las políticas públicas de las últimas décadas en nuestra ciudad no van en esa dirección, a pesar de la publicidad. Contamos con un número de carriles bici realmente reducido y las facilidades para el uso del transporte público no son las suficientes para motivar a la población a utilizarlo masivamente. Últimamente hemos visto cómo el área de movilidad ha paralizado la instalación de nuevos puntos de bicicletas públicas para facilitar el negocio de las nuevas apps que ofrecen este servicio de manera mucho más onerosa y mediante empresas que tributan fuera de nuestro país.

Es evidente que puestos a elegir resulta preferible el uso de la moto al turismo para los desplazamientos urbanos. Gracias a nuestro clima y a la más fácil accesibilidad por su coste, Málaga es una ciudad de motos y ciclomotores.

A pesar de ello seguimos viendo cómo el entramado urbano sigue diseñado para el turismo como vehículo prioritario. Los usuarios de estos vehículos ven cómo cada vez es más complicado moverse en moto por la ciudad y, sobre todo, se encuentran con el problema del estacionamiento. Por otro lado los peatones deben sufrir las consecuencias: cada vez más motocicletas aparcadas en aceras, pasos de peatones y en cualquier espacio disponible, ante la escasez de aparcamientos habilitados para estos vehículos. Según los datos del área de movilidad del Ayuntamiento, la capital cuenta en la actualidad con aproximadamente 5.900 metros lineales de aparcamiento delimitados para motocicletas y ciclomotores, lo que, a una media de 0,7 metros por plaza, supone una oferta cercana a los 8.900 estacionamientos. Teniendo en cuenta que el parque global de motos y ciclomotores puede estar alrededor de 92.000, la proporción es de apenas una plaza por cada 10 motos. Esto sin contar los vehículos matriculados en localidades cercanas que se desplazan a la capital por motivos de trabajo, ocio, gestiones etc. y que por obras muchas de estas plazas están inhabilitadas.

De acuerdo con la ordenanza municipal de movilidad, el estacionamiento para estos vehículos está autorizado en los "espacios reservados a tal efecto", permitiendo, si no existieran, hacerlo en las aceras, andenes y paseos con una anchura superior a tres metros "siempre que esté señalizada esta posibilidad y esta circunstancia", lo que hasta donde sabemos solo se da en un punto de la ciudad: la acera situada frente al centro comercial Vialia.

Además, con la ampliación de la zona azul a diferentes barrios periféricos al centro, se han perdido muchos aparcamientos que antes podían ser utilizados por las motos y ciclomotores. En el artículo 62 de la ordenanza podemos leer: "Se prohíbe el estacionamiento de estos vehículos en los sectores de aparcamiento regulados con limitación horaria. El órgano competente en materia de movilidad proveerá los espacios reservados al estacionamiento de estos vehículos en estas zonas." El problema es evidente,



no hay más que darse un paseo por el centro para comprobarlo. Las motos se encuentran por todas partes y muchas de ellas se estacionan encima de las aceras por falta de aparcamientos.

Por otro lado, y muy vinculado al negocio turístico, proliferan por la ciudad y principalmente por el centro las empresas de alquiler de segways, patinetes y otros vehículos eléctricos de dos y tres ruedas. Hasta ahora estos vehículos se encuentran en un limbo legal y no hay una regulación clara sobre ellos.

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha emitido una instrucción (16/V-124) en la que propone cómo actuar ante el uso de los conocidos como vehículos de movilidad personal, entre los que se incluyen los populares segway y otros medios de transporte propulsados por pequeños motores eléctricos. El organismo estatal ha decidido intervenir ante la falta de una normativa específica que regule estos aparatos y las peculiaridades de los mismos. En primer lugar, Tráfico deja claro que no se les puede catalogar como vehículos de motor, ya que “su configuración y exigencias técnicas no permiten obtener las correspondientes homologaciones para ser considerados de este modo pues no están incluidos en el campo de aplicación de la reglamentación armonizada”. Pero a la vez, considera que estos vehículos no se pueden asimilar a la figura del peatón, por lo que “no puede hacerse uso de ellos en las aceras y espacios reservados a aquel”.

En el caso de Málaga, que es el que nos ocupa por el momento, no se ha aprobado ninguna ordenanza municipal sobre las normas de uso del segway y otros vehículos eléctricos.

Así, se ha decidido aplicar la misma normativa que para los ciclistas: circular por el carril bici y no usar auriculares ni teléfono móvil. Pero en la práctica vemos estos vehículos circulando por las calles peatonales del centro. La mayoría de las veces los usuarios son turistas que no dominan su manejo, y ya se han dado algunos incidentes con los peatones. Parece urgente modificar la ordenanza para que se regule el uso de estos vehículos.

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

ACUERDOS

- 1- Que desde el área de movilidad se proponga a SMASSA-Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios de Málaga que se habiliten aparcamientos para motocicletas y ciclomotores en los parkings municipales con una tarifa reducida. De esa manera se cubriría la demanda de aparcamientos de estos vehículos y se reduciría los tramos de calle que ocupan, para así mejorar la movilidad peatonal.
- 2- Que se estudie la posibilidad de habilitar plazas para motocicletas en la zona azul de estacionamiento limitado.
- 3- Que a su vez se habiliten más plazas en superficie para motocicletas y ciclomotores sobre todo en la zona centro de la ciudad y que se repongan las que se pierden por obras y peatonalización de calles.



- 4- Que en un plazo no superior a 3 meses se señalicen las aceras que por sus dimensiones permiten, según la ordenanza, el aparcamiento de motocicletas y ciclomotores.
- 5- Que se modifique la ordenanza de movilidad para regular el uso de los segway y otros vehículos eléctricos, conocidos como vehículos de movilidad personal, para evitar así su circulación por las aceras y zonas peatonales que no cumplan las características mínimas de amplitud necesarias para la seguridad de los peatones.”

Abierto el debate la Sra. Torralbo Calzado dijo que queríamos tomar un poco el pulso a lo que ocurre con los vehículos de dos ruedas: motocicletas, ciclomotores y algunos otros vehículos que se van viendo ahora por nuestra Ciudad. En concreto, aunque sabemos que no son vehículos prioritarios a los que dotarles de servicios, pero es que es cierto que en la ciudad de Málaga el número de ciclomotores y motos es muy elevado. No llega a los niveles de cifras de Barcelona o Madrid, pero sí que en proporción a su población es la segunda más elevada del conjunto de las grandes capitales, solo detrás de Barcelona. En Málaga hay una moto o ciclomotor por cada 6,3 habitantes, lo que es un número muy abundante.

Que según la DGT, también en el 2016 dijo que los vehículos a motor de dos ruedas vienen a representar casi el 22,5 por ciento del total de vehículos matriculados en nuestra Ciudad, esa proporción es importante y, además, bueno, que priorizamos por supuesto la movilidad peatonal, el uso del transporte público y la bicicleta en los desplazamientos por la Ciudad, entendemos que la moto es un recurso para algunas circunstancias en las que se necesitan desplazamientos rápidos, desplazamientos en zonas donde a lo mejor hay demasiada pendiente, distancias y demás, y además se están utilizando muchísimo en horarios laborales para las gestiones a realizar con las Administraciones Públicas, los proveedores, los clientes, bancos y demás. Y realmente no podemos eliminarlas de nuestro centro urbano, tenemos que convivir con ellas y buscamos la fórmula de que estén mejor estacionadas, simplemente porque el hecho de que no haya espacios suficientes está provocando problemas al final en el tránsito peatonal por las aceras porque no están bien colocadas, las motos que se mueven de su sitio y son sancionadas y creemos que hay que mejorar eso.

Se habla en torno a 8900 estacionamientos en la Ciudad para motos y ciclomotores, unos 5900 metros lineales. Claro, teniendo en cuenta que hay unos 92 mil vehículos, la proporción es una plaza por cada diez motos. Y si tenemos en cuenta también que el estacionamiento de motos son los primeros que se pierden cuando hay que hacer una remodelación urbana, se mueven de sitio pero siempre en los desplazamientos se pierden numerosas plazas. También teniendo en cuenta que a pesar de que, ya digo, no es un vehículo prioritario, el espacio que ocupan de aparcamiento es tan pequeño relacionado con el coche, creemos que hay soluciones y posibilidades de dotar de más espacio para el



aparcamiento. También nos dice la normativa que se pudieran utilizar aceras, andenes y paseos siempre que la anchura sea superior a tres metros y esté señalizada. Hemos contemplado una aquí. Yo conozco dos, está en torno a Vialia y otra en la entrada del túnel de la Alcazaba, que supongo que con las obras que se van a acometer allí también desaparecerá, que hay que adoptar soluciones. Y con respecto también a otro tipo de vehículos que están proliferando por la Ciudad, los *segway*, patinetes eléctricos y otros vehículos de este tipo de dos o tres ruedas que transitan por las aceras, carriles bici por todos lados y que nadie conoce cuál es la normativa y que creo que ya se ha apostado sobre eso. Uno de los acuerdos que pedimos es que se regule.

Y el resto que se vayan viendo las posibilidades de que también en los parkings públicos haya espacio para el aparcamiento de motos, en este caso sería más bien motos grandes que tengan que estar más protegidas, que se pueda ver la posibilidad de si es zona azul, hay la posibilidad de establecer algunos aparcamientos de motos, más plazas en superficie donde se pueda de la forma que hemos dicho en las aceras o como se vea, y sobre todo eso, una ordenanza específica para el uso de *segway* y otros vehículos eléctricos. Creo que ya está siendo imprescindible en la Ciudad porque con tal tráfico peatonal, turístico y demás, a veces como son muy silenciosos también es incómodo y puede provocar algunos problemas y roces en la convivencia ordinaria de la Ciudad.

El Sr. Espinosa Sampedro: "A favor".

El Sr. Zorrilla Díaz: "A favor también de la iniciativa".

El Sr. Carballo Gutiérrez: "A favor".

El Sr. Brenes Cobos dijo que estaban a favor de la iniciativa, de hecho hace un año presentamos una Moción desde el Grupo para incrementar el número de plazas de aparcamientos para motocicletas en la ciudad de Málaga, especialmente en el Centro de la ciudad, porque entendemos que, aunque no es el medio idóneo para los desplazamientos, sí es cierto que ocupan menos espacio que los coches y que suponen también un ahorro de espacio público y de contaminación y, por lo tanto de mejora ambiental y de calidad ambiental para la ciudad de Málaga.

Hace un momento hablábamos y desde el Grupo Municipal Socialista planteamos nuestra preocupación, igual que hicimos hace un año, por la desaparición de las plazas de aparcamiento para motocicletas que se va a dar con motivo de las obras de reurbanización de la Alameda Principal. Era el principal núcleo de aparcamiento del Centro Histórico de la Ciudad. No se ha previsto la reubicación de esas plazas de aparcamiento de motocicletas y ciclomotores que desaparecen del Centro de la Ciudad y la verdad que nosotros estamos



bastante preocupados con esa circunstancia porque Málaga, efectivamente, es una de las principales ciudades de España en la que más motos y motocicletas se utilizan para los desplazamientos. Con lo cual, lo que sí tenemos que tener claro es que si esa es la realidad de la Ciudad y apostamos por ello tenemos que tener esos servicios. Que habían dado los datos de nueve mil plazas de aparcamiento para motocicletas y ciclomotores cuando tenemos un parque de más de 92 mil vehículos. Es decir, que son claramente insuficientes.

Y otra cuestión que también cita en la Moción y que también se propone como último punto, en cuanto a la regulación de la utilización de los *segway* y los patinetes eléctricos en la ciudad de Málaga, el Grupo Municipal Socialista también hace más de medio año presentó una iniciativa para que el Ayuntamiento de Málaga, mediante una ordenanza, regulara esta situación en la ciudad de Málaga. El tiempo es el que es, el tiempo va pasando y esos vehículos, lejos de desaparecer de las calles, se van incrementando y los problemas de convivencia en la ciudad de Málaga se van incrementando también, porque claro, por algún lado tienen que circular estos vehículos. Es cierto que debería de haberse hecho una regulación a nivel estatal por parte del Gobierno de España sobre el uso de las mismas, no una circular que emitió de tres párrafos que dejaba en manos de los ayuntamientos que cada uno hiciera lo que buenamente entendiere, pero la situación es la que es y lo que sí es cierto es que en la ciudad de Málaga nosotros no podemos tampoco mirar para otro lado y hace falta darle una solución y articular, bien mediante una nueva ordenanza, bien en la ordenanza que tenemos de movilidad, soluciones para contemplar esta realidad. Porque como digo, esos vehículos están circulando día a día en la ciudad de Málaga y está creando una indefensión para los propios usuarios como para también el resto de personas que circulan por las vías públicas de la ciudad de Málaga, en este caso por las aceras.

Con lo cual, oiga, que nos pongamos las pilas. Yo aprovecho ya que estamos aquí todos los Grupos Municipales. Hoy lo piden Uds., hace seis meses lo pedíamos nosotros, pero quizás lo que haga falta es que el Equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Málaga avance en esa situación, que nosotros además estaríamos encantados de colaborar con nuestras propuestas.

Sra. Maeso González dijo que realmente no sé qué votar con esta Moción porque hay muchos puntos que están un poco equivocados o tengo que enmendar todos los puntos, estando de acuerdo en lo que es la literalidad de la redacción, no pudiéndola asumir tal como está.

En el primer punto cuando se dice: «Habilitar aparcamientos en los parkings municipales», es que ya hay plazas en todos los aparcamientos municipales y a precio reducido. Ya hay en todos los aparcamientos municipales de rotación con un precio



reducido. Sí existen actualmente en todos los aparcamientos municipales plazas, sí, sí, en todos los aparcamientos. Entonces, podemos decir: «Seguir habilitando», por eso digo, que tiene imprecisiones, que no se habrá preguntado, pero que sí que existen, y mirándolo en la web se puede consultar. Entonces, se puede enmendar algo así como: «Seguir habilitando a medida que aumente la demanda», porque actualmente no están siendo utilizadas y están, por lo tanto si me acepta la enmienda, podremos votar que sí; si no, es que ya están.

En el segundo punto: «Posibilidad de habilitar plazas en la zona azul», actualmente lo que se ha hecho en la ciudad es que cada vez que se ha habilitado una zona azul se ha hecho una ordenación de las plazas de aparcamiento, porque antes las motos aparcaban entre los coches, con lo cual, luego los coches no podían salir o provocaban daños unos a otros. Entonces, lo que se ha hecho es una ordenación de modo que hay espacio para los coches y espacio para las motos, espacios dedicados de forma gratuita para el aparcamiento de las motos. En otras ciudades es verdad que se puede aparcar entre los coches en la zona azul o bien utilizando una plaza de aparcamiento, con lo cual se desaprovecha porque una moto impide el aparcamiento de un coche. Por lo tanto, o votamos que no porque ya existe en las zonas azules una zona específica y gratuita para las motos, o bien si lo que se quiere decir es: «Que se estudie habilitar plazas de rotación para motos previo pago», o sea, y así se facilite la rotación, pues eso se podría estudiar: poner una zona específica en las zonas SARE que, previo un pago reducido, de manera que se favoreciera la rotación de las motos, porque actualmente ya hay zonas gratuitas.

En el tercer punto: «Que se habiliten más plazas en superficie para motos». Es que no es verdad que no se tenga previsto dónde se van a ubicar las motos que estaban en la Alameda, se tienen previstas zonas donde se van a ubicar esas motos. Es verdad que donde se van a ubicar antes había otros usuarios que lo utilizaban: coches, carga y descarga, entonces, todo eso provoca un movimiento en cadena que hay que negociar y hay que gestionar. Por lo tanto, es: «Que se sigan habilitando plazas...»"

Luego, lo de que se señalice en menos de tres meses las aceras donde pueden aparcar las motos, esto va en contra de lo que es la tendencia a nivel nacional, es quitarle espacio al peatón cuando la tendencia a nivel nacional es respetar al máximo la zona peatonal y al revés, irle quitando espacio al vehículo en pro de las motocicletas. Entonces, sería enmendar este punto: «Estudiar alternativas en calzada restando espacio al vehículo para habilitar plazas de aparcamiento para motos».

Y en el quinto punto, como ya dijimos, la enmienda sería: «Que el Ayuntamiento de Málaga siga trabajando, junto con el resto de municipios de la FEMP, para que la DGT regule las directrices generales que deben guiar la circulación de estos vehículos», porque como ha dicho el Sr. Brenes, desde la DGT se dictó una instrucción relativa a los vehículos



de movilidad personal que, pese a su consideración como vehículos, en su apartado primero dice que: «*Considera imposible asimilarlo a la figura del peatón*», y al mismo tiempo señala la imposibilidad también de catalogarlos como vehículos de motor. Según la instrucción... O sea, al no ser considerado como peatón, no puede circular por la acera, pero tampoco como no es vehículo, tampoco puede ir por la vía.

En la actualidad, en la ordenanza que se tiene en la ciudad de Málaga, en su artículo 22 respecto a los monopatines, patines o similares, con o sin motor, establece que: «*Solo podrán circular por las aceras, calles residenciales o de prioridad peatonal, acomodando su velocidad a la del peatón sin sobrepasar nunca los diez kilómetros por hora*». Es decir, ya existe un artículo que lo regularía.

Pero creemos que es necesario, y hay unas reuniones que se están teniendo a nivel nacional donde todos los municipios estamos denunciando que no es posible que cada persona, cuando cambie de municipio tenga que estudiarse la ordenanza para saber por dónde tiene que circular, sino que tiene que haber una directriz a nivel general de según la anchura de la calle, según la anchura de la calzada, según la anchura de la acera, según la velocidad máxima limitada, la velocidad máxima; pues Ud. sepa cuándo puede circular por un sitio u otro; no que te vayas de turismo a alguna ciudad y ya no sepas por dónde lo puedes utilizar. Entonces, estamos reclamando que existan estas directrices a nivel general que nos permitan luego acomodarnos en cada ordenanza, si es necesario, particularizar a nivel municipal. Pero que exista esta regulación a nivel nacional.

La Sra. Torralbo Calzado dijo que en el primer punto ponemos «continuar», pero desde luego no son muy conocidas esas plazas ni deben ser muy numerosas, porque hablamos de plazas de rotación siempre, no tengo problemas en cambiar el primer punto.

El segundo es un estudio de habilitar, porque Ud. me dice que siempre que ponen zona azul..., pero no es cierto. Hay zonas, muchas zonas, donde han puesto en un barrio zona azul, en Churriana y El Palo, y no han puesto parking para motos. Luego te tienes que buscar la vida como puedes. Y el problema de no tener aparcamiento para motos es que al final las motos están donde no deben estar, donde molestan y visualmente además afean mucho y crean problemas. Entonces, hombre, yo lo de la zona azul lo podemos poner en un punto junto, pero yo lo que quiero es que aumenten las plazas porque sí que hay demanda y necesidad de plazas. Me da igual, si estudiándolo en la zona azul o dejar el tercer punto para que se aumente el número de plazas. ¿Me explico? Que lo de la zona azul era por estudiar una opción más, pero lo que queremos es más plazas.

Y hombre, lo de las aceras es verdad que tampoco..., era una solución incluso urgente y transitoria hasta que se puedan habilitar más, y sobre todo hablamos de aceras



que tengan zonas muertas, que no tengan tránsito, que no haya por supuesto ninguna entrada. O sea, esquinas a veces que quedan muertas, como las que se han habilitado en algunos sitios o isletas que no tienen tráfico de personas, pues que se pudieran usar. No estamos hablando de quitarle espacio al peatón, eso lo tenemos claro, con las limitaciones... Si quieren ponemos en el cuarto, en fin, siempre referido a zonas residuales y de poco tránsito.

Y el último yo lo tengo que dejar porque tenemos que pedir una ordenanza. Es que no se puede vivir ya. No podemos esperar a que a la Dirección General de Tráfico le dé la gana si lo que ha hecho es una directiva, es que algo tenemos más que por lo menos o sacar alguna información que puedan tener los... aumentar las plazas de alguna forma y sí por lo menos establecer más normas de circulación para esos vehículos, porque casi todos son alquilados, y entonces los que los alquilan deben tener conocimiento de esas normas".

Tras la finalización del debate se consensuó y materializó la siguiente propuesta de acuerdos:

“1.- Que desde el área de movilidad se continúe con SMASSA-Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios de Málaga habilitando aparcamientos para motocicletas y ciclomotores en los parkings municipales con una tarifa reducida. De esa manera se cubriría la demanda de aparcamientos de estos vehículos y se reduciría los tramos de calle que ocupan, para así mejorar la movilidad peatonal.

2.- Que se estudie la posibilidad de habilitar plazas para motocicletas en la zona azul de estacionamiento limitado.

3.- Que a su vez se habiliten más plazas en superficie para motocicletas y ciclomotores sobre todo en la zona centro de la ciudad y que se repongan las que se pierden por obras y peatonalización de calles.

4.- Que en un plazo razonable se señalicen las aceras que por sus dimensiones permitan, según la Ordenanza, el aparcamiento de motos y ciclomotores siempre referido a aceras de poco tránsito y zonas muertas.

5.- Instar a la DGT a que regule el uso de los segway y otros vehículos eléctricos que posteriormente será recogido en la Ordenanza de movilidad. Y mientras que se informe a través de las empresas de alquiler de estos vehículos de las limitaciones que tiene su uso sobre las aceras.”

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

1.- Que desde el área de movilidad se continúe con SMASSA-Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios de Málaga habilitando aparcamientos para motocicletas y ciclomotores en los parkings municipales con una tarifa reducida. De esa manera se cubriría la demanda de aparcamientos de estos vehículos y se reduciría los tramos de calle que ocupan, para así mejorar la movilidad peatonal.



2.- Que se estudie la posibilidad de habilitar plazas para motocicletas en la zona azul de estacionamiento limitado.

3.- Que a su vez se habiliten más plazas en superficie para motocicletas y ciclomotores sobre todo en la zona centro de la ciudad y que se repongan las que se pierden por obras y peatonalización de calles.

4.- Que en un plazo razonable se señalicen las aceras que por sus dimensiones permitan, según la Ordenanza, el aparcamiento de motos y ciclomotores siempre referido a aceras de poco tránsito y zonas muertas.

5.- Instar a la DGT a que regule el uso de los segway y otros vehículos eléctricos que posteriormente será recogido en la Ordenanza de movilidad. Y mientras que se informe a través de las empresas de alquiler de estos vehículos de las limitaciones que tiene su uso sobre las aceras.

II.- COMPARENCIAS Y PREGUNTAS. INFORMACIÓN DE LAS DELEGACIONES DE GOBIERNO.

Punto nº 12.1.- Solicitud de comparecencia por el Viceportavoz del Grupo Municipal Ciudadanos, D. Alejandro Carballo Gutiérrez, presentada el día 9 de julio de 2018, para que D. Francisco Pomares Fuertes informe sobre el futuro del hotel de Moneo, que esencialmente es como sigue:

“Es largo el recorrido de la construcción del hotel en Hoyo de Espartero. El último capítulo parece ser la negativa del Interventor a la nueva forma de financiación del mencionado proyecto.

Nos gustaría conocer qué pasos se van a dar a partir de ahora y en qué situación queda el proyecto.

Por todo lo expuesto, solicitamos la comparecencia en este pleno del concejal de Urbanismo, Francisco Pomares.”

Abierto el debate, se produjeron las siguientes intervenciones:

El Sr. Carballo Gutiérrez dijo que la solicitud de comparecencia es bastante sencilla, era a raíz de conocer que desde la Intervención no se ha aceptado la fórmula que se planteó desde la promotora para hacer frente a la deuda con el Ayuntamiento sobre el hotel de Moneo, el hotel de Hoyo de Esparteros, nos gustaría conocer de boca del Concejal cuáles son los pasos que va a seguir desde la Gerencia a partir de este momento: si se va a tomar alguna medida, si se está negociando o conocer, como digo, cuáles van a ser esos pasos que van a dar por parte de la Gerencia de Urbanismo al respecto.



El Sr. Pomares Fuertes dijo que estaba encantado de explicárselo, como recuerdan Uds. y hemos comentado más de una vez, a raíz del escrito que se presentó en diciembre por Promociones Braser II, ellos nos proponían al Ayuntamiento de Málaga hacer una adenda al convenio, o vamos a llamarle una nueva fórmula de pago, donde de los 4 800 000 euros más intereses prácticamente que nos debían, nos proponían pagar dos millones de euros en metálico, y el resto, 2 848 000 más los intereses generados hasta la fecha en que se cerrara el acuerdo, pagarnoslos a la finalización del proyecto poniendo como fecha máxima el 30 de septiembre de 2020; aportando además una garantía en ese sentido de pago, que por ese lado quedaba salvado en ese sentido si no se llegara a ejecutar el proyecto.

Pero en el mismo documento Promociones Braser pedía que se procediera por Gestrisam al levantamiento de los embargos sobre las fincas del Proyecto. Acuérdense que una vez que fue anulado en el Consejo y pasando el tiempo estimado, mandamos a Gestrisam para la vía de apremio. Pedía, por lo tanto, el levantamiento de los embargos sobre las fincas del Proyecto en el momento de formalización de la nueva adenda al convenio y que se anulara con carácter simultáneo el mencionado recargo por ejecutiva de sus intereses de demora. Es decir, que se condonará el tema de la deuda por vía de apremio.

Esto Promociones Braser lo pedía porque, efectivamente, Gestrisam en más de una ocasión planteaba que de alguna manera había algunas fórmulas legales en reuniones con ellos para que la vía de apremio no fuera ejecutada o no se cobrara si había una nueva negociación y un acuerdo con el convenio con la Gerencia. De hecho, aquí hubo comparecencias y aquí mismo Gestrisam habló de esa cuestión.

Pero cuando hemos mandado todo esto a los informes oportunos hay dos cosas que por el camino se cruzan, que es una resolución del juez, las dos de marzo, una del juez dando por nulo el acuerdo aquel del Consejo, por lo tanto, instándonos a que volviéramos a llevar a aprobación anulando el acuerdo del Consejo donde no se le aprobaba el proyecto de urbanización; pero por otro lado, también había un acuerdo, un contencioso donde ellos habían recurrido ese contencioso por vía de apremio y había una sentencia judicial también del contencioso donde el juez decía, no, que esa vía de apremio había que pagarlo. De hecho, la Sra. Torralbo hizo referencia también, no sé si se acuerda, en la Comisión la última vez.

Dicho lo cual, el Interventor lo que viene a decir es que justamente está conforme con el acuerdo de pago que llevaba a Urbanismo, pero que no estaba de acuerdo con la decisión de Gestrisam y que, por lo tanto, la vía de apremio había que pagarla íntegramente, que no se daban ninguna de las circunstancias para esa excepción. Por eso



dije yo en mi última intervención en el Consejo pasado que ya mi objetivo era cobrar íntegramente toda la deuda.

Y efectivamente, una vez evacuado ese informe, a Promociones Braser no le queda otra cuestión que pagar íntegramente, no solo la deuda que tiene con el Convenio Urbanístico, sino también la vía de apremio por Gestrisam, de momento, salvo que las sentencias del juez que recurrieron –esta de marzo– le diera la razón en algún momento; pero de momento, como el juez le ha dado la razón al Ayuntamiento en este sentido pues esa vía de apremio hay que cobrarla.

Dicho lo cual, nuestra intención es llevar al próximo Consejo de Urbanismo cumplir con las sentencias del juez de llevar el Convenio, pero dejando claro que, por lo tanto, aunque se apruebe el proyecto de urbanización y se dé la licencia, estará siempre condicionada al pago íntegro, no solo del Convenio Urbanístico, que en esta vez después de negociaciones posteriores hemos conseguido que ellos ofrezcan el pago íntegro –no solamente como antes hacían, una mitad y después una mitad al finalizar; sino íntegramente el Convenio Urbanístico del Ayuntamiento– y, además, tendrán que abonar, dicho por sentencia judicial y dicho por el informe del Interventor, la vía de apremio íntegra que se ha generado más los intereses en Gestrisam. Esa es la cuestión y esas son las circunstancias que se han dado y todos los últimos cambios.

Espero haber contestado brevemente, pero claramente, a lo que Ud. me cuestionaba.

La Comisión quedó enterada de la anterior comparecencia.

Punto nº 12.2.- Solicitud de comparecencia por el Viceportavoz y los vocales del Grupo Municipal Socialista, D. Sergio Brenes Cobos, Dña. Rosa del Mar Rodríguez Vela y D. José Carlos Durán Peralta, presentada el día 9 de julio de 2018, para que D. Francisco Pomares Fuertes informe sobre la situación de la piscina de Puerto de la Torre y las obras necesarias para ponerla nuevamente en funcionamiento.

Abierto el debate, se produjeron las siguientes intervenciones:

El Sr. Brenes Cobos dijo que su Grupo está muy preocupado por lo que ha sido la gestión de la piscina de Puerto de la Torre, una piscina municipal que desde prácticamente su entrada en funcionamiento no ha dejado de ser un grave problema para esta Ciudad y un auténtico quebradero de cabeza para las arcas municipales. Hace menos de diez años se construyó esa piscina con un coste de más de tres millones y medio de euros, 3 600 000 euros, creo recordar, y que desde el primer momento, pues como les digo, no ha dejado de presentar problemas. Problemas en el servicio, problemas con el adjudicatario, con la privatización que en su día realizó el propio Equipo de Gobierno del Partido Popular;



problemas que incluso nos llevaron al Ayuntamiento de Málaga a tener que asumir la deuda de más de cuatrocientos mil euros por los impagos a la Seguridad Social con los trabajadores que aquella empresa a la que le habíamos privatizado este servicio estaba teniendo. Al final los malagueños tuvieron que pagar esos cuatrocientos mil euros, como digo, de deudas de la Seguridad Social de los propios trabajadores.

Y cuál es nuestra sorpresa cuando nos encontramos que esa piscina, que lleva ya tres años cerrada, tres años sin uso, pese a las más de mil personas que venían disfrutando de las instalaciones, nuestra sorpresa es que después de llevar tres años cerrada, cuando además por parte del Equipo de Gobierno del Partido Popular se manifestó en este mismo Salón de Plenos que con noventa mil euros esa piscina iba a volver a ponerse en funcionamiento, pues de noventa mil euros hemos pasado a una modificación presupuestaria de prácticamente un millón de euros para que la piscina entre en servicio. Y la verdad es que aquello poco ha cambiado y las circunstancias poco han cambiado; aparte de la dejación de funciones, de la poca responsabilidad en cuanto a la gestión de lo que allí ha pasado, de cómo no se hace ni siquiera la más mínima vigilancia de aquellas instalaciones, que lleva incluso a que aquello sea totalmente desvalijado, que entren personas y roben elementos que son municipales y que pertenecían a todos los malagueños; que incluso haya quien se dedique a quemar y a hacer un incendio dentro de las instalaciones de la propia piscina municipal. Y todo siendo unas instalaciones de este Ayuntamiento. La verdad es que es bastante sorprendente.

Nosotros lo que sí queremos saber en esta comparecencia es qué es lo que ha pasado, por qué hemos llegado a este punto y en qué nos vamos a gastar otro millón de euros para poner en uso una piscina que lo más sorprendente es que esa piscina, la gente se estuvo bañando días antes de pasar a ser municipal, y cuando pasa a ser municipal la cerramos durante tres años y en esos tres años lo único que tenemos es que necesitamos ahora mismo invertir otro millón de euros para que los ciudadanos de Málaga puedan seguir teniendo sus instalaciones, como es lógico, totalmente decentes y con total seguridad para poder hacer prácticas deportivas. ¿Qué es lo que ha pasado y qué es lo que Uds. van a hacer? ¿Cuándo va a entrar en funcionamiento esa piscina? ¿Y por qué hay que pagar otro millón de euros para que los vecinos se puedan bañar en sus piscinas?.

El Sr. Pomares Fuertes dijo que habrá que pagar lo que haga falta –ahora mismo no le puedo concretar cuánto sería– por decisión de los propios vecinos y sobre todo de la Concejala del distrito, que ha tenido a bien luchar y reivindicar por el uso de esa piscina para el bien de sus vecinos y creo que lo que ha hecho Urbanismo es atender las demandas de la Concejala, que es la que está allí al lado de los vecinos y la que nos ha trasladado esa necesidad. Efectivamente, nos encontramos ante un edificio deteriorado debido a las diversas circunstancias –incendios, vandalismo y muchísimas cuestiones–,



unos vasos que también difícilmente van a ser reutilizables sin una gran intervención porque los informes que tenemos así lo dicen. Con lo cual, prácticamente ahora mismo hay encargado un proyecto, no le puedo dar más detalles porque el proyecto se está ahora mismo redactando. Lo que sí me comprometo es a dárselo en cuanto termine.

Lo que se ha pedido a la Gerencia Municipal de Urbanismo es un proyecto de derribo y un proyecto de construcción: derribo de las instalaciones existentes, efectivamente, porque no nos sirven; pero de construcción de unas nuevas instalaciones al aire libre en principio de uso acuático que serán gestionadas y a petición del propio distrito de Campanillas. Ese es el proyecto que se nos ha encargado. Ahora mismo es que no le puedo decir sinceramente como está en ejecución, cuánto va a costar; pero que ese es el encargo que nos ha hecho la Concejala, apoyada por el Sr. Alcalde y, por lo tanto, eso es lo que vamos a ejecutar desde la Gerencia.

En cuanto tenga el proyecto se lo pasamos. Lo veremos también, me imagino, en el Consejo de Urbanismo, pero vuelvo a decir, el derribo y construcción. No tengo ahora todavía, digo, se está haciendo el proyecto, de verdad, no puedo afinarle absolutamente nada... sobre ¿Campanillas?.

El Sr. Brenes Cobos: "Está Ud. confundiendo peras con manzanas..."

El Sr. Pomares Fuertes: "Ah, yo creía que estábamos hablando de Campanillas".

El Sr. Brenes Cobos dijo que le había extrañado porque ha dicho varias veces «La Sra. Concejala» y Mario miraba también un poco sorprendido como Concejala de Puerto de la Torre, ¿no?, diciendo: «Bueno, hay un pequeño lapsus»...

El Sr. Pomares Fuertes respondió que como el Sr. Brenes siempre está preocupado por la de Campanillas, que le había extrañado porque Ud. está siempre preocupado por la piscina de Campanillas y yo creo que le habíamos contado el tema, pero digo: «Bueno, a lo mejor públicamente quiere Ud. la información».

El Sr. Brenes Cobos dijo que se había dado cuenta cuando había dicho que: «Vamos a demoler las instalaciones y hacer una piscina al aire libre», y ya es que me iba a cortar directamente, si me permiten la expresión, las venas aquí; digo: como tengamos que echar también abajo la piscina de Puerto de la Torre y hacer otra al aire libre, permítanme que llore hoy. Pero bueno....

El Sr. Pomares Fuertes dijo: "Bueno, pero la solución de Campanillas le ha gustado, entiendo".



El Sr. Brenes Cobos dijo que hablaban otro día de Campanillas, que la comparecencia era sobre la piscina de Puerto de la Torre y la necesidad de ese millón de euros y saber qué era lo que ha pasado para que hayamos pasado de esos noventa mil euros que en principio estaban estimados a ese prácticamente un millón de euros para ponerla otra vez en uso. No sé si es que ha habido daños estructurales, si efectivamente se han producido daños en el vaso de la piscina, en la cubierta... Porque algo ha tenido que pasar para, como le digo, pasar de noventa mil euros a novecientos mil euros en apenas un año.

El Sr. Pomares Fuerte dijo que le pasarían el informe. Y efectivamente lo que hay es una adaptación a la normativa y puesto que teníamos que ponerla en marcha la normativa de piscinas de la Junta de Andalucía, más toda la revisión que hemos hecho de las instalaciones.

Efectivamente, cuando entramos, como Ud. sabe, lo que teníamos era una deuda prácticamente de la Seguridad Social por parte de los trabajadores que fue ejecutada subsidiariamente por parte del Ayuntamiento; pero al mismo tiempo al hacernos cargo, lo que hemos hecho es una revisión completa de todo el estado actual de la piscina. Y para poner en marcha la piscina, ya digo por el cumplimiento de ciertas normativas que las actualizamos –nosotros somos en ese sentido muy exigentes– más el tiempo –es verdad que había un tiempo de espera y de parón en ese sentido–, pues directamente el gasto que va a suponer que íbamos a poner. La buena noticia es que por fin podemos poner en marcha otra vez esa piscina, que es una cosa muy demandada en el Puerto de la Torre y que, bueno, la hemos tenido que asumir también de esta manera municipalmente.

De todas formas, para esta cuestión más técnica lo que le puedo pasar es el informe técnico, o pida Ud. directamente si le podemos pasar el informe técnico porque Ud. querrá el detalle exacto de las partidas, me imagino, Sr. Brenes.

El Sr. Brenes Cobos dijo que le agradecía el ejercicio que acababa de hacer y la reconversión que acaba de hacer en dos segundos, ¿no?, sobre la comparecencia que habíamos pedido y lo que Ud. me ha contado; pero sí, efectivamente, si Ud. tiene los informes técnicos donde venga efectivamente qué necesidades hay, si se contempla algún plazo de apertura y demás, yo se lo agradezco porque la comparecencia en este caso ha sido fallida.

Así que en el menor tiempo posible, que Ud. nos lo haga llegar y nosotros si tenemos que llevar algún otro tipo de iniciativa política la presentaremos.

La Comisión quedó enterada de la anterior comparecencia.



III.- RUEGOS.

Punto nº 16.- Abierto el capítulo de ruegos se entregaron los siguientes ruegos por escrito:

R.1.- Por D. Rafael Gálvez Chica, Concejal del Grupo Municipal Socialista:

“RUEGO que presenta el Grupo Municipal Socialista a la consideración de la Comisión de Pleno de Ordenación del Territorio, Vivienda, Movilidad, Accesibilidad y Seguridad del Ayuntamiento de Málaga, relativa a la presentación de una Moción Institucional de Felicitación pública a los miembros de las diferentes dotaciones del Real Cuerpo de Bomberos del Excmo. Ayuntamiento de Málaga que participaron en las emergencias de los días 11 y 15 de julio de 2018.

Con motivo de las citadas actuaciones de las diferentes dotaciones de bomberos realizadas los días 11 y 15 de julio de 2018 en un octavo piso del Pasaje Virgen de Belén y en un bloque de 13 plantas en calle Cabriel, demostrando la profesionalidad, diligencia y acierto necesario en ambas emergencias que culminaron en una de ellas con el salvamento de Mónica una niña de 5 años que estaba agarrada al balcón de la citada vivienda y en la otra emergencia salvando a varios vecinos y menores en un gran incendio que se desarrolló en unas circunstancias excepcionales. Ambas emergencias se desarrollaron gracias a la labor de los citados profesionales sin ningún tipo de daños humanos.

Por todo ello, se propone que los citados funcionarios pertenecientes a todas las dotaciones actuantes, especialmente a D. Luís Palma Acosta y D. Daniel Arreza Rodríguez reciban el reconocimiento y la felicitación pública que sus actuaciones merecen”.

R.2.- Por D. Juan Cassá Lombardía y D. Alejandro D. Carballo Gutiérrez, Portavoz y vice-portavoz del Grupo Municipal Ciudadanos Málaga, respectivamente:

“RUEGO, Presentado por el Grupo Municipal de Ciudadanos a la Comisión de Urbanismo en relación a las reivindicaciones de examinadores de Tráfico y autoescuelas de Málaga.

Los examinadores de Tráfico de Málaga llevan tres años solicitando al Ayuntamiento de Málaga un lugar fijo para realizar las pruebas, tal y como tiene ciudades como Sevilla, Valencia, Barcelona o Zaragoza. Por esta circunstancia, de forma provisional se han visto obligados a utilizar para este fin una explanada del Cortijo de Torres, una zona que tienen que abandonar cada mes de julio para el montaje y celebración de la Feria de Málaga. Ahora se encuentran en un vial de servicio en la Avenida Ortega y Gasset, ubicación que beneficia a examinadores, autoescuelas y alumnos por la cercanía de la Jefatura de Tráfico y los servicios del edificio, pero que no cuenta con una señalización ni reserva expresa del espacio público.



Desde el Grupo Municipal Ciudadanos rogamos al equipo de Gobierno que dé respuesta a las reivindicaciones del colectivo de examinadores de Tráfico y autoescuelas para no perjudicar los exámenes tras el cambio de ubicación con motivo de la feria y fiestas y estudie la petición de estos colectivos de reserva y señalización adecuada del vial para exámenes de lunes a viernes de 8:00 a 15 horas tal y como se hace en otras ciudades”.

R.3.- El Sr. Zorrilla Díaz dijo que su ruego era coincidente con el que ha expresado el Sr. Carballo. Él lo ha explicado muy bien, solamente añadir que, como ha dicho, en otras ciudades existen zonas de aparcamiento reservadas o que pueden ser utilizadas por los examinadores de tráfico. Que creía que había posibilidades físicas de que se estudien, pero allí existe un carril de servicio donde podría ser señalizado y demás. No es una reivindicación de un colectivo que pudiéramos decir: «Es que va a haber otros colectivos que van a pedir lo mismo»; estamos hablando de un servicio público que son los exámenes de tráfico, que no es un colectivo de farmacéuticos ni un colectivo de tal, ni un colectivo de tal y de cual, estamos hablando de un servicio público. Hay posibilidad de hacerlo allí, en un carril de servicio.

Y solamente añadir que se encuentra presente entre nosotros Antonio Castro, que es coordinador de los examinadores de tráfico y miembro de la Asociación Asextra, que si el Presidente no tiene inconveniente, una vez termine la sesión de la Comisión, puede públicamente también exponernos mejor que lo hemos hecho nosotros, seguro, el contenido de su reivindicación.

El Sr. Pomares Fuertes dijo que encantado. Sr. Castro en un minuto le damos la palabra, fuera del orden del día, pero yo creo que todos los Grupos estamos interesados en escucharle a Ud. personalmente.

El Sr. Brenes Cobos, dijo que sobre el tema justamente de habilitar un espacio para que se puedan celebrar esos exámenes de tráfico. Simplemente recordar que estamos hablando de cuarenta mil personas las que anualmente realizan exámenes de tráfico en la ciudad de Málaga y que, por lo tanto, se necesita habilitar un espacio. En este caso recordar también que el Grupo Municipal Socialista registró en el mes de junio del año 2017, es decir, hace un año, un escrito haciéndonos eco de la petición tanto de los examinadores de tráfico como de las autoescuelas malagueñas que pedían, efectivamente, que se delimitara un espacio y que, además, contarán con todo tipo de servicios, ¿no?, para que esas personas puedan realizar su trabajo y las personas puedan, efectivamente, realizar sus exámenes de tráfico.

Decir que a día de hoy, un año después, ese escrito no se nos ha contestado. Ni siquiera han tenido Uds. la deferencia de contestarnos el escrito que en su momento se



presentó. Incluso en el último Consejo Sectorial del Taxi aproveché la intervención justamente para también hablar sobre este tema y plantearlo. Pedí una solución a la mayor brevedad posible. Hemos visto que, efectivamente, en el momento en que se ha cerrado el espacio de Cortijo de Torres para habilitarlo como espacio de Feria hemos tenido el problema de los primeros atascos que se están dando. Pedirles a Uds. una solución en el menor tiempo posible.

La Sra. Maeso González dijo que habían tenido reuniones con los examinadores, con este señor, con el Sr. Castro, también con la propia jefa de la DGT, de la Dirección General de Tráfico, y se está en conversaciones viendo posibles soluciones, posibles terrenos municipales a los cuales se pudiera llegar a un acuerdo con la propia DGT para firmar un convenio y ponerlo a disposición de los examinadores y del colectivo de personas que vayan a hacer los exámenes, como con propios terrenos y edificios que tiene la DGT que están en desuso actualmente y que están estudiando ponerlos a disposición de los examinadores y de los ciudadanos malagueños cuando van a hacer estos exámenes.

Entonces, decirles que se está trabajando en el tema.

La Comisión quedó enterada de los ruegos que anteceden.

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