



## CAPÍTULO PRIMERO. PLANEAMIENTO TERRITORIAL CON INCIDENCIA EN EL MUNICIPIO.

En el procedimiento aprobatorio del la revisión del Plan General debe garantizarse la coordinación entre la ordenación que se pretende y la proyectada por otras Administraciones Públicas con competencias que inciden sobre el medio físico: Carreteras, Aguas, Costas, Puertos, Aeropuertos, Montes, Patrimonio Histórico-Artístico, Medio Ambiente, Defensa Nacional, etc. Ello basado en el mandato constitucional (art. 103.1 CE), dirigido también a la Administración urbanística, de actuación conforme a los principios de «eficacia» y «coordinación» -siendo ésta requisito para aquélla- y a la doctrina constitucional de que la eficacia se predica del «entero entramado de los servicios públicos», lo que refuerza ese principio-deber de coordinación.

Debemos poner énfasis en garantizar mecanismos de «concertación» o de «coordinación interadministrativa» donde todos los intereses públicos implicados tengan la posibilidad de ser identificados y ponderados antes de su integración en la ordenación urbanística.

Por tanto la Planificación del Territorio y la Planificación Urbanística deben estar coordinadas y engarzadas. A tal efecto la forma de coordinar la planificación Urbana con la Ordenación del Territorio se ha de realizar participando la Administración sectorial competente en el proceso de redacción de la revisión-adaptación, tal y como se recoge expresamente en el art. 32 de la LOUA, para lo cual ha de realizar el esfuerzo de poner en conocimiento de la Administración municipal si el documento de revisión incide en el ejercicio de sus propias competencias, explicando en qué medida y cómo las determinaciones urbanísticas inciden o afectan a intereses específicos que aquélla está llamada a salvaguardar.

Expuesto lo anterior conviene enumerar, a título indicativo, las afecciones más importantes desde un punto de vista de la ordenación territorial:

### 1. Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).

El pleno del Parlamento de Andalucía, en sesión celebrada los días 25 y 26 de octubre de 2006 acordó aprobar el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, así como las Resoluciones consecuencia del debate del citado Plan. Una vez finalizada esta tramitación parlamentaria y, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8.5 de la Ley 1/1994 de 11 de enero, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobó el Decreto 206/2006 de 28 de noviembre por el que se adapta el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía a las Resoluciones aprobadas por el Parlamento de Andalucía en sesión celebrada los citados días 25 y 26 de octubre de 2006, y asimismo se acuerda su publicación en el BOJA el 29 de diciembre de 2006.

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía es el instrumento mediante el cual se establecen los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma, siendo el marco de referencia territorial para los demás planes y la acción pública en general. Tiene como ámbito de aplicación el territorio de la Comunidad Autónoma Andaluza y entre sus cometidos se encuentran recoger el mapa de infraestructuras y los niveles de equipamiento andaluces, las zonas protegidas de ámbito autonómico y los límites y criterios de crecimiento de los distintos planes de ordenación urbana.

La adecuación al modelo de ciudad previsto en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) del documento de Revisión del PGOU de Málaga se recoge en el apartado 5.1. del Capítulo Quinto “Adecuación a la Planificación Territorial” del Título VI. “Descripción del modelo territorial propuesto” de la Memoria Propositiva.

## **2. Plan de Ordenación del Territorio para la Aglomeración Urbana de Málaga.**

Mediante Decreto 213/2006 de 5 de diciembre de la Consejería de Obras Públicas y Transportes (BOJA de 29 de diciembre de 2006), se acuerda la formulación del citado Plan fijándose su ámbito a los municipios siguientes Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Almogía, Álora, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Coín, Málaga, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán.

La adecuación al POTAUM del Documento de Revisión del PGOU de Málaga se recoge en el apartado 5.2. del Capítulo Quinto “Adecuación a la planificación territorial” del Título VI. “Descripción del modelo territorial propuesto” de la Memoria Propositiva.

## **3. Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de Andalucía 1999-2008, enmarcado en el Plan Nacional de Residuos.**

Ha sido formulado por Decreto 218/1999, de 26 de octubre, por el que se aprueba el Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía, en desarrollo de lo previsto en el Decreto 283/1995, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Se configura como el principal instrumento de apoyo a los entes locales - responsables directos de la gestión- para resolver el tratamiento de los residuos urbanos dentro de una estrategia de ámbito regional. Reducir el volumen de los residuos que se generan; incrementar la recuperación, la reutilización y el reciclaje y eliminar los vertederos incontrolados que aún existen en Andalucía, constituyen sus objetivos centrales.

Entre las principales novedades del plan destacan el impulso a la implantación generalizada de la recogida selectiva; la ampliación de la actual red de centros de tratamiento y la creación de nuevas instalaciones dedicadas a la clasificación, separación e intercambio, con el objetivo de facilitar al máximo el posterior aprovechamiento de los residuos. Asimismo, el documento recoge garantías ambientales para la ubicación y seguridad de las instalaciones de tratamiento; determinaciones sobre prevención y disposiciones relativas a residuos específicos (sanitarios, agrícolas, escombros, neumáticos, etc.).

#### 4. Plan de Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía 2004-2010 (PGRP).

El Plan de Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía ha sido aprobado por Decreto 134/1998 de 23 de junio, en desarrollo de lo previsto en el Decreto 283/1995, de 21 de noviembre, que aprueba el Reglamento de Residuos de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Teniendo en cuenta la relación de residuos peligrosos (Decisión 94/904/CE de 22 de diciembre) que se incluye en el propio PGRP, observamos gran cantidad de ellos, desde la producción primaria agrícola, aceites usados, pilas y acumuladores, residuos de la construcción y demolición (materiales de aislamiento y que contengan amianto), de plantas de tratamiento de aguas residuales, etc., el municipio tendrá que tenerlo en consideración.

A tal efecto, el PGRP establece una serie de objetivos en cuanto a reducción en origen, recuperación y reciclaje y establecimiento de sectores prioritarios en los que las medidas de minimización pueden resultar más eficaces. La red de gestión de residuos peligrosos (de cualquier origen), abarca:

- Los puntos de entrega, de residuos domésticos (puntos limpios) y de tipo industrial.
- La recogida y almacenamiento temporal (centros de transferencia).
- El transporte.
- Las plantas de tratamiento (revalorización, recuperación o eliminación).
- Los depósitos de seguridad.

Finalmente el PGRP establece en su anexo III la relación de gestores autorizados, la clase de residuos y el tipo de gestión, localizándose en el municipio de Málaga determinados gestores.

Mediante Decreto 99/2004 de 9 de marzo se aprueba la revisión del Plan de Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía para el periodo 2004-2010 (BOJA 1/4/04) enmarcándolo en la filosofía y plazos de aplicación del VI Programa Comunitario de Medio Ambiente "Medio Ambiente 2010: el futuro está en nuestras manos" y, en concreto, en la normativa de prevención y control integrado de la contaminación, y tiene como fin actualizar objetivos y programas, articular instrumentos para la prevención de la generación de residuos y definir indicadores adecuados para evaluar el cumplimiento de los objetivos de reducción, a la vez que se fomenta la aplicación de los principios y la jerarquía marcadas en la estrategia europea de residuos.

#### 5. Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces.

Ha sido aprobado por Decreto 189/2002, de 2 de julio. Dicho Plan se cataloga expresamente como plan con incidencia territorial según la Ley 1/1994, y tiene por objetivo general la prevención y minimización de riesgos de inundación en los núcleos urbanos andaluces, para ello se propone intervenir a través de la planificación territorial y urbanística, aumentando así la adaptación de los asentamientos a los cursos fluviales.

Los niveles de riesgo de los núcleos urbanos se clasifican desde el grado A al D.

Los artículos 14 a 20 del Decreto 189/2002, regulan detalladamente la ordenación e integración de los terrenos inundables y zonas de servidumbre y policía en el planeamiento territorial y urbanístico y su ejecución. Especial interés tiene la regulación del artículo 14, referente a la diferente graduación de las condiciones de uso y edificación en los terrenos inundables de periodo de retorno de 50 años, de 50 a 100 años (diferenciando según la velocidad del agua sea o no superior a 0,5 m2 por segundo) y de 100 a 500 años.

El citado Decreto 189/2002 recoge una serie de anexos, y respecto al municipio de Málaga podemos indicar lo siguiente:

- 1.1. El **anexo 1** señala una serie de **actuaciones prioritarias**, calificándolas en 3 bloques en función de la gravedad de los problemas, estableciendo las causas determinantes de las inundaciones en cada uno de los puntos de riesgo.

A tal efecto en el se califican con una actuación intermedia en su ejecución:

- Arroyo de las cañas: causas determinante de las inundaciones: FOU y FOV.
- Rio Guadalhorce: causas determinante de las inundaciones: BL, ED, FOU, VISC.
- Arroyo campanillas: causas determinante de las inundaciones: NE, ENB Y ISC.

**FOU:** Fuerte ocupación urbana.

**FOV:** Fuerte ocupación viaria de los cauces.

**BL:** Barra litoral que obstaculiza la evacuación del agua.

**ED:** Encauzamiento deteriorado.

**ISC:** Insuficiente sección del cauce.

**NE:** No encauzado.

**ENB:** Elevación del nivel de base por concentración de depósitos.

- 1.2. El **anexo 2** recoge una serie de **Infraestructuras de interés para la Comunidad Autónoma de Andalucía**, entre las que se encuentran:

- **Arroyo de las Cañas.**
- **Arroyo Campanillas.**

- 1.3. El **anexo 3** recoge una serie de **Actuaciones de corrección hidrológico-forestal de interés de la Comunidad Autónoma de Andalucía**, entre las que se encuentran:

- **Corrección hidrológico-forestal de las cuencas de los ríos Guadalmedina, Campanillas y de los arroyos urbanos de Málaga.**

- 1.4. Por último el **anexo 4** recoge una serie la metodología e inventario de los puntos de riesgo, clasificados de **mayor a menor gravedad en A, B, C, D;** entre las que se encuentran:

• Arroyo Campanillas.	Nivel de riesgo: A
• Arroyo Cuarto Medio.	Nivel de riesgo: C
• Arroyo El Calvario, La Manía	Nivel de riesgo: B
• Arroyo Pilonos	Nivel de riesgo: B
• Cañada de San Antón	Nivel de riesgo: C
• Arroyo La Yegua	Nivel de riesgo: C
• Arroyo de la Culebra	Nivel de riesgo: C
• Arroyo Boticario	Nivel de riesgo: C
• Arroyo Galica	Nivel de riesgo: B
• Arroyo Wittemberg	Nivel de riesgo: C
• Arroyo Merino	Nivel de riesgo: C
• Arroyo Cuarto Bajo	Nivel de riesgo: B
• Arroyo Leñar	Nivel de riesgo: C
• Arroyo Jaboneros	Nivel de riesgo: B
• Arroyo Quintana	Nivel de riesgo: B
• Rio Guadalhorce	Nivel de riesgo: A
• Arroyo Sastre	Nivel de riesgo: C
• Arroyo Toquero	Nivel de riesgo: B
• Arroyo de las Cañas	Nivel de riesgo: A
• Arroyo Los Angeles y El Burro	Nivel de riesgo: B

El Plan de Prevención de avenidas e inundaciones citado ha sido catalogado como “Plan con incidencia territorial” según lo determinado por el artículo 5.1 y Anexo de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación de Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

A tal efecto el planeamiento urbanístico siendo el instrumento esencial para prevenir y paliar los efectos de las avenidas e inundaciones de los cauces urbanos, orientando el crecimiento del casco urbano hacia las zonas con menor riesgo de inundación, se ha de recabar de la Administración competente en materia hidráulica de la Comunidad Autónoma, tras la aprobación inicial, la relación de puntos de riesgo por inundación que se localicen en el territorio objeto de planificación, así como cualesquiera otros estudios disponibles que pudieran contribuir a una correcta y adecuada ordenación de los terrenos con riesgos de inundación, de conformidad con lo establecido en el art. 16 del citado decreto 189/2002 de la Junta de Andalucía.

## 6. Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Ha sido aprobado por Acuerdo de 27 de marzo de 2001, del Consejo de Gobierno.

El objetivo prioritario del Plan es definir la Red Andaluza de Vías Pecuarias, entendiendo éstas como el conjunto de todas las vías pecuarias de factible recuperación y que a la vez registran un elevado potencial para alguno de los usos recogidos en el Reglamento.

El Plan establece una proposición de usos y niveles de prioridad, que reflejan la importancia relativa de cada ruta o itinerario respecto a la totalidad, sirviendo por ello de orientación a las actuaciones preferentes a acometer por la Consejería de Medio Ambiente.

## 7. Plan Forestal Andaluz.

El Plan Forestal Andaluz fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 7 de febrero de 1989, y ratificado posteriormente por Resolución del Pleno del Parlamento de Andalucía en sesión celebrada los días 14 y 15 de noviembre de 1989. El citado Plan constituyó un detenido análisis de la realidad forestal en Andalucía y supuso la institucionalización de una nueva concepción del monte mediterráneo y un giro sustancial en la política forestal andaluza, al contemplar una nueva estrategia forestal basada en la constatación de que la múltiple funcionalidad de nuestros montes debe permitir compatibilizar la conservación y mejora de sus funciones ecológicas y la generación de bienes y servicios necesarios para el conjunto de la sociedad.

Con el objetivo de garantizar su permanencia en el tiempo, su vigencia se estableció por sesenta años, de acuerdo con la duración de los ciclos naturales de la vegetación. No obstante, en el propio Plan se estableció que su ejecución se llevaría a cabo en fases decenales, con revisiones cada cinco años y la obligación de realizar memorias anuales donde se refleje el grado de consecución de los objetivos, la cuantía de las inversiones realizadas y en su caso, las medidas necesarias para corregir las desviaciones que se detecten.

La primera actualización del Plan Forestal Andaluz se realizó para el período 1997-2001.

A la finalización de esta primera adecuación del Plan Forestal Andaluz, se aprueba la segunda adecuación para el período 2003-2007, donde se incorporó las orientaciones y directrices que emanaban de los principales ámbitos de reflexión y decisión política en materia, tanto a nivel internacional como de la Unión Europea y de la propia Comunidad Autónoma de Andalucía, así como para incorporar las demandas ciudadanas que se habían planteado hasta ese momento.

Mediante Acuerdo de 16 de octubre de 2007, el Consejo de Gobierno, aprobó la formulación de la adecuación del Plan Forestal Andaluz para el período 2008-2015 (BOJA de 15 de noviembre de 2007). A tal efecto mediante Resolución de 15 de febrero de 2010, de la Secretaría General de Planificación, Cambio Climático y Calidad Ambiental (BOJA núm. 39, de 25 de febrero 2010) se ha anunciado la apertura de un período de información pública de 45 días de la “*Versión Preliminar de la Adecuación del Plan Forestal Andaluz, horizonte 2015*”, junto con su correspondiente Informe de Sostenibilidad Ambiental, conforme a lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad, y en el citado Acuerdo del Consejo de Gobierno de 16 de octubre de 2007.



## 8. Plan Intermodal de Transporte Metropolitano de la Aglomeración Urbana de Málaga.

La formulación del Plan Intermodal de Transporte Metropolitano de Málaga fue aprobada por Decreto 173/1995, de 11 de julio, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

El ámbito territorial inicial del Plan comprende la aglomeración urbana de Málaga, definida a los efectos de organización del transporte por los siguientes municipios: Alhaurín el Grande, Alhaurín de la Torre, Almogía, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Colmenar, Fuengirola, Málaga, Mijas, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán.

El Plan Intermodal de Transporte Metropolitano contendrá como mínimo, entre otras, las siguientes determinaciones:

- Análisis y diagnóstico del sistema metropolitano de transporte y de su relación con la estructura territorial existente y prevista, así como su incidencia en el medio ambiente y en el patrimonio cultural.
- Objetivos a conseguir en la ordenación del sistema de transporte metropolitano, de acuerdo con las necesidades detectadas, los criterios establecidos por la planificación territorial y las determinaciones del planeamiento urbanístico, así como en el desarrollo local y regional, y la preservación del medio ambiente y del patrimonio cultural.
- Justificación, en su caso, de la adecuación al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y a los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que les puedan afectar.
- Determinación de los servicios, infraestructuras, tráfico e instalaciones de interés metropolitano.
- Directrices generales de ordenación y coordinación de los servicios, las infraestructuras, el tráfico y las instalaciones de transportes dentro de su ámbito.
- Planificación de los servicios de transporte de interés metropolitano y establecimiento de programas de explotación coordinada para las empresas operadoras.
- Desarrollo de las previsiones de los Planes de Ordenación del territorio en materia de infraestructuras e instalaciones de transporte de interés metropolitano, y, en defecto de dichos Planes, determinación de necesidades y propuestas relativas a dichas infraestructuras e instalaciones así como directrices y criterios para su creación o modificación.
- Planificación y propuesta de ordenación del tráfico de interés metropolitano.
- Actuaciones necesarias para la ejecución del Plan con Indicación de los plazos estimados para las distintas intervenciones.



## 9. Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética (PASENER) 2007-2013.

Aprobado por Decreto 279/2007, de 13 de noviembre de 2007. (BOJA nº 49 del 11/3/2008).

Establece entre los objetivos básicos de la Comunidad Autónoma el desarrollo industrial y tecnológico basado en la suficiencia energética, y entre los principios rectores contempla el impulso y desarrollo de las energías renovables, el ahorro y eficiencia energética. Para ello exhorta a los poderes públicos de Andalucía a potenciar las energías renovables y limpias, y a llevar a cabo políticas que favorezcan la utilización sostenible de los recursos energéticos, la suficiencia energética y el ahorro con el fin de evitar el cambio climático.

Asimismo, enmarcado en la Estrategia Autonómica ante el Cambio Climático adoptada en 2002 por Acuerdo de Consejo de Gobierno, el Plan Andaluz de Acción por el Clima 2007-2012: Programa de Mitigación, recoge entre sus áreas de actuación dos líneas estructurales de la política energética de la Junta de Andalucía: el fomento del ahorro y eficiencia energética y la promoción de las fuentes de energía renovables.

Además de lo anterior, dentro de la planificación económica regional, la Estrategia para la Competitividad de Andalucía 2007-2013 establece las orientaciones básicas de la economía andaluza y por tanto el desarrollo de la planificación sectorial que se ha tomado como base para la redacción del PASENER, en concreto el eje 4, equilibrio territorial, accesibilidad y energía.

Por otro lado, la aprobación del Código Técnico de la Edificación mediante el Real Decreto 314/2006, el nuevo marco retributivo a las energías renovables establecido en el Real Decreto 661/2007, la Ley 2/2007 de Fomento de las Energías Renovables y del Ahorro y la Eficiencia Energética de Andalucía y la consolidación de la Agencia Andaluza de la Energía como instrumento para alcanzar el objetivo de optimizar, en términos económicos y medioambientales, el abastecimiento energético de Andalucía, conforman un marco robusto en el que cimentar los pilares principales de la política energética de la Comunidad autónoma andaluza en los próximos años.

El PASENER establece entre sus objetivos para el año 2013 los siguientes:

- Contar con un aporte de las fuentes de energía renovable a la estructura de energía primaria, con fines exclusivamente energéticos, del 18,3%.
- Situar en torno al 39,1% la potencia eléctrica instalada con tecnologías renovables frente a la potencia eléctrica total.
- Situar la producción bruta de energía eléctrica con fuentes renovables en el 32,2% del consumo neto de energía eléctrica de los andaluces y andaluzas.
- Alcanzar un ahorro equivalente al 8% de la energía primaria consumida con fines exclusivamente energéticos en 2006.
- Reducir la intensidad energética primaria en un 1% respecto a la de 2006.
- Situar el consumo de biocarburantes respecto al consumo total de gasolinas y gasóleos en transporte en el 8,5%.

- Situar el índice de calidad de servicio (TIEPI) en zonas urbanas en 0,86 horas, en zonas semiurbanas en 1,37 horas, en zona rural concentrado en 2,89 horas y en zona rural dispersa en 3,81 horas, lo que supondrá obtener un TIEPI para el conjunto de Andalucía de 1,56 horas.
- Hacer que el 80% de los residentes en núcleos de entre 10.000 y 20.000 habitantes puedan acceder al suministro de gas natural.
- Reducir las emisiones de CO2 por unidad de generación eléctrica en un 20%.
- Evitar la emisión de 11 millones de toneladas de CO2.
- Hacer que el aporte total de las fuentes de energía renovable represente el 27,7% de la energía final consumida por las andaluzas y andaluces.

#### 10. Plan Andaluz de Desarrollo Industrial 2008-2013.

Aprobado por Decreto 10/2008, de 22 de enero (PADI 2008-2013) (BOJA de 2 de abril de 2008)

Tiene como objetivo mejorar la capacidad de innovación, internacionalización y diversificación del tejido industrial de la comunidad autónoma.

El PADI establece retos y objetivos no sólo para las empresas, sino también para la administración autonómica y los agentes u organismos intermedios que interactúan con el sector industrial. La prioridad para el tejido empresarial se dirige a situar el uso del conocimiento y la innovación como bases para la competitividad, mientras que la administración deberá crear un entorno favorable induciendo los partenariados público-privados y catalizando la interacción con los agentes de innovación.

Para conseguir estos retos, el Plan tiene cinco ejes transversales sobre los que se va a actuar: el primero es la creación de un sistema regional de innovación en torno a la industria mediante la generación y transferencia de tecnología, la implantación de la sociedad de la información, el fomento de la cooperación empresarial o la modernización de los servicios públicos vinculados a la industria.

El segundo eje es la innovación y desarrollo empresarial a través del apoyo a proyectos, el impulso a los emprendedores, la globalización de las empresas y la apuesta por la calidad y seguridad industrial. El tercer eje transversal es la sostenibilidad ambiental, para lo cual se apoyará la mejora de la calidad de la industria y de la utilización de los recursos naturales.

El cuarto eje del PADI es la mejora del capital humano y de las condiciones laborales en la industria mediante la cualificación, la apuesta por la igualdad de oportunidades, la implantación de la responsabilidad social corporativa y la estabilidad laboral. El quinto eje es de asistencia técnica y recoge las herramientas novedosas para mejorar el conocimiento de la realidad industrial de la región.

Los ámbitos de actuación del Plan serán los siguientes:

- Dotación de equipamientos e infraestructuras.
- Creación y generación de servicios avanzados.
- Gestión de incentivos y apoyo financiero.
- Mejora del marco político-administrativo.

Respecto a su aplicación territorial, el PADI identifica una serie de aglomeraciones de empresas industriales fundamentales para el desarrollo empresarial de Andalucía. Estas se clasifican como 'Aglomeraciones productivas especializadas consolidadas', que pueden tener una localización territorial centralizada o policéntrica, y 'Aglomeraciones productivas especializadas emergentes'. En concreto, dentro de las aglomeraciones productivas especializadas de carácter policéntrico, con incidencia en Málaga, son las siguientes:

- Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en Málaga y Sevilla.
- Audiovisual en Málaga y Sevilla.
- Textil en Córdoba, Granada, Jaén y Málaga.
- Vitivinícola en Jerez (Cádiz), El Condado de Huelva, Montilla-Moriles (Córdoba) y Málaga.

#### **11. Plan Andaluz de Ordenación Comercial (PAOC) 2007-2010.**

Mediante Decreto 208/2007 de 17 de julio de 2007, se aprueba el Plan Andaluz de Orientación Comercial 2007-2010 y se regulan los criterios de evaluación para el otorgamiento de licencia comercial de grandes establecimientos comerciales (BOJA núm. 150, 2 de 3, de 31 de julio de 2007).

Tiene por objeto orientar la dotación de los grandes establecimientos comerciales en Andalucía, de forma que el crecimiento de la estructura comercial se lleve a cabo de manera gradual y equilibrada, de acuerdo con la situación de la oferta y la demanda de la zona afectada. A tal efecto se establece también la regulación de:

- a) Los criterios de valoración y el sistema de evaluación de las solicitudes de licencia comercial de grandes establecimientos comerciales, en desarrollo del artículo 38 de la Ley 1/1996, de 10 de enero.
- b) Las determinaciones fundamentales para la redacción del estudio de mercado de los grandes establecimientos comerciales, previsto en el artículo 36.1.h) de la Ley 1/1996, de 10 de enero.
- c) La emisión del informe comercial preceptivo sobre el planeamiento urbanístico general o sus innovaciones, establecido en la disposición adicional segunda de la Ley 1/1996, de 10 de enero.

El citado Decreto será de aplicación a:

- a) La primera instalación de los grandes establecimientos comerciales definidos en el artículo 23 de la Ley 1/1996, de 10 de enero.

- b) El traslado, total o parcial, de las instalaciones de los grandes establecimientos comerciales.
- c) Las ampliaciones de la superficie útil para la exposición y venta al público de los grandes establecimientos comerciales, y de los establecimientos comerciales que no tengan dicha consideración, cuando la ampliación propuesta implique la superación de los límites establecidos en el artículo 23.1 de la Ley 1/1996, de 10 de enero.
- d) Los cambios de actividad de los grandes establecimientos comerciales, sin que conlleve un incremento del volumen de la edificación, cuando suponga una incorporación nueva de la superficie útil para la exposición y venta al público, dedicada al comercio mayorista, ocio, servicios o cualquiera otra finalidad; o cuando conlleven una alteración de la tipología comercial.

## 12. Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía 2008-2011.

Aprobado por Decreto 261/2007, de 16 de octubre, (BOJA de 22 de noviembre de 2007).

Los objetivos básicos marcados por el Plan son:

- Estructurar una política turística en sus diversas dimensiones de oferta y demanda, de dimensión territorial y ambiental, de incorporación patrimonial y de respuestas a los patrones de demanda del mercado.
- Desarrollo de estrategias y políticas turísticas que garanticen un modelo turístico sostenible desde el punto de vista social, ambiental y económico basado primordialmente en la diferenciación.
- Desarrollar un modelo turístico competitivo basado en la calidad total, la innovación y la formación.
- Fortalecimiento del sector empresarial turístico y creación de empleo.
- Establecer un proceso de integración entre Planificación y gestión.

## 13. Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA).

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobó el 16 de septiembre de 2008 el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013, publicado en el B.O.J.A. nº 205, de 15 de octubre de 2008.

Según el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA) 2007-2013, se prevé una inversión de 30.000 millones de euros en infraestructuras y servicios de transporte.

El Plan está financiado por la Junta de Andalucía y el Gobierno de España, que aportarán 8.134 y 21.907 millones de euros, respectivamente. La mayor parte de la dotación económica se destinará a la mejora de las redes ferroviarias (15.256 millones de euros) y de carreteras y autovías (10.592 millones). El resto se repartirá entre puertos (2.441 millones), aeropuertos (1.204), áreas logísticas (462) y estaciones de autobuses (85 millones).

Se pretende cumplir cinco objetivos básicos: contribuir a la lucha contra el cambio climático, fomentar la eficiencia económica y energética del transporte, mejorar la calidad de vida y la competitividad, e impulsar la cohesión territorial de Andalucía y su conexión con los ámbitos estatal y europeo. Para ello, el PISTA establece seis grandes bloques de proyectos: transporte de mercancías y áreas logísticas, red ferroviaria, red viaria, aeropuertos, transporte metropolitano y sistema portuario.

En el capítulo de movilidad sostenible de áreas metropolitanas, el Plan reforzará y ampliará los Consorcios de Transporte en todas las provincias, además de impulsar nuevas infraestructuras como los metros de Sevilla, Granada y Málaga, el tren-tranvía entre Chiclana y Cádiz, la extensión de la red de cercanías y los sistemas tranviarios metropolitanos y urbanos en las áreas de Sevilla, Huelva, Almería, Jaén, Córdoba y Jerez de la Frontera. Asimismo, se crearán nuevas variantes, circunvalaciones y accesos a cascos urbanos, con un diseño que prestará especial atención a su adaptación al transporte público y al fomento de los modos no motorizados.

Respecto al transporte de mercancías, el plan recoge proyectos para desarrollar la Red de Áreas Logísticas de Andalucía, formada por los nodos portuarios de Bahía de Algeciras, Huelva, Bahía de Cádiz, Málaga, Sevilla, Almería y Motril, y por los nodos interiores de Jaén, Córdoba, Granada y Área Central de Andalucía, mediante la construcción y ampliación de centros de transporte y zonas de actividades logísticas de interés autonómico, cuya superficie total se incrementará en 1.000 hectáreas (500 en fase de comercialización para 2013).

Por último, el PISTA prevé alcanzar en el año 2015 los 25.000 puntos de atraque en los puertos deportivos andaluces, a través de obras de ampliación y renovación de los ya existentes y de la creación de nuevas infraestructuras de acuerdo con la ordenación territorial.

El Plan PISTA toma el relevo del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (PDIA), vigente entre 1997 y 2007.

Los Proyectos mas destacados con incidencia en Málaga del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2007-2013) son:

- Red ferroviaria.
  - Servicios de Alta Velocidad Interior de Andalucía en todas las capitales andaluzas.
  - Extensión de los servicios de Cercanías.
  - Estudio de nuevos corredores: Almería-Cádiz, enlace fijo del Estrecho de Gibraltar España-Marruecos y nuevos corredores en la zona oriental.
  
- Transporte metropolitano.
  - Metros de Sevilla, Málaga y Granada.
  - Tren-tranvía de la Bahía de Cádiz.
  - Hiperronda de Málaga.

- Transporte de mercancías y logística.
  - Málaga: ampliación del CTM y nueva área logística.
- Puertos.
  - Servicios de Alta Velocidad Interior de Andalucía en todas las capitales andaluzas.
- Aeropuertos.
  - Conexiones con alta velocidad ferroviaria en los aeropuertos de Málaga y Sevilla.

#### 14. Plan Concertado de Vivienda y Suelo en Andalucía 2008-2012.

El Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012, aprobado por el Decreto 395/2008, de 24 de junio, con las modificaciones introducidas por el Decreto 266/2009, de 9 de junio.

Los objetivos del Plan son facilitar el acceso a la vivienda de familias con ingresos inferiores que tienen dificultades de acceso al mercado inmobiliario actual; de los jóvenes andaluces, principal sector demandante de vivienda, posibilitando su emancipación y movilidad geográfica o laboral; de los mayores de 65 años; de las familias numerosas, familias monoparentales, y aquellas otras con recursos limitados y especiales problemas sociales. De la misma manera, se incluye entre los objetivos genéricos del Plan la pretensión de alcanzar un modelo de ciudad sostenible mediante la consolidación y mejora de la trama urbana existente a través de procesos de rehabilitación integrada, así como mediante la eliminación de situaciones de infravivienda que permitan conservar la población en sus barrios, impulsando y colaborando activamente en los procesos de erradicación del chabolismo.

Igualmente se persigue dinamizar el tejido urbano mediante la liberación del amplio patrimonio de viviendas desocupadas y mejorar la sostenibilidad ambiental y la calidad de las viviendas introduciendo las nuevas tecnologías y modernizando las infraestructuras, en definitiva, complementando los objetivos establecidos en otras políticas sectoriales del Gobierno Andaluz.

Un aspecto específico, al que deberá prestar especial atención el Plan es el relacionado con los problemas de exclusión social, lo que debe dar lugar a un Programa Coordinado de Rehabilitación Integral en Zonas con Necesidades de Transformación Social. Las áreas urbanas, particularmente las grandes ciudades y determinadas zonas del litoral, concentran gran parte de la población andaluza afectada por problemas de marginalidad. La política territorial y urbanística, en apoyo de las políticas sociales y en coordinación con otras intervenciones, debe hacer frente a estas situaciones mediante las siguientes medidas: Actuaciones coordinadas en las áreas urbanas de las ciudades andaluzas con mayores problemas de exclusión y marginalidad social. Estas actuaciones deberán realizarse mediante una acción concertada entre las Consejerías de Gobernación, Igualdad y Bienestar Social y Obras Públicas y Transporte, reforzando conjuntamente las acciones de cada una de dichas Consejerías



relacionadas con los problemas de estas zonas urbanas: las Zonas con necesidades de Transformación Social, el Plan de Vivienda y Suelo y otros programas específicos (Rehabilitación Integral de Barriadas) derivados de la gestión de suelo y patrimonio residencial. Esta coordinación deberá reforzarse desde una perspectiva intersectorial, al menos con los departamentos con competencias en salud, educación y empleo.

#### **15. Plan Director del Aeropuerto de Málaga.**

Aprobado por Orden del Ministerio de Fomento 2615/2006 de 13 de julio (BOE de 9 de agosto), el nuevo Plan Director del Aeropuerto de Málaga delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2020; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilidad con el desarrollo urbanístico periférico.

El nuevo Plan Director del Aeropuerto de Málaga, lo sitúa en terrenos de los términos municipales de Málaga y Alhaurín de la Torre, con una superficie de 574,7 hectáreas, y propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2020. se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen su posibilidad de desarrollo y expansión, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, y los equipamientos.

Debe, no obstante, seguir teniéndose en cuenta la Resolución de 2 de septiembre de 2003 de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de «ampliación del Aeropuerto de Málaga», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) (BOE de 7 de octubre de 2003), en la que se recoge, con el fin de prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto que Aena, como promotor del proyecto, elaborará las isófonas definidas por Leq<sub>día</sub> 65 dB (A) (7h-23h) y Leq<sub>noche</sub> 55 dB(A) (23h-7h), en relación con las operaciones de despegue, aterrizaje, así como de las operaciones en tierra. En función de los resultados obtenidos, se ha elaborado un plan de aislamiento acústico para las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las citadas isófonas, en orden a conseguir el objetivo de que en

su interior, se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios.

Hay que hacer constar que mediante Orden FOM/300/2010, de 29 de enero, (BOE de 16 de febrero de 2010 se ha modificado la delimitación de la zona de servicio del plan director del Aeropuerto de Málaga, aprobado por Orden FOM/2615/2006, de 13 de julio, redefiniendo el límite del sistema general aeroportuario, para la ejecución de un sistema viario público de carácter municipal que permite descongestionar el actual acceso al aeropuerto, y ello a petición del Excmo. Ayuntamiento de Málaga, obteniendo un nuevo acceso desde dicho sistema viario e incluyendo nuevos terrenos colindantes con la MA-21, sin que ello modifique sustancialmente la estructura y funciones establecidas en el Plan Director.