

## **DOCUMENTO A. INTRODUCCIÓN, MEMORIAS Y ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO.**

### **I. INTRODUCCIÓN.**

### **II. MEMORIA INFORMATIVA.**

- TITULO I. ANTECEDENTES, CRITERIOS Y OBJETIVOS.
- TITULO II. CUESTIONES GENERALES DE CARÁCTER JURÍDICO ADMINISTRATIVO.
- TITULO III. EL PLANEAMIENTO.
- TITULO IV. MARCO FÍSICO Y TERRITORIAL. EL MEDIO NATURAL DEL MUNICIPIO.
- TITULO V. INFORMACIÓN, VALORACIÓN Y DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN URBANA.

### **III. MEMORIA PROPOSITIVA.**

- TITULO VI. DESCRIPCIÓN DEL MODELO TERRITORIAL PROPUESTO**
- TITULO VII. SISTEMAS GENERALES.**
- TITULO VIII. CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO.**
- TITULO IX. INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.**

### **IV. MEMORIA DE GESTIÓN.**

- TITULO X. EL MODELO DE GESTIÓN DEL PLAN.
- TITULO XI. CONCEPCIÓN GENERAL. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA NUEVA GESTIÓN URBANÍSTICA.
- TITULO XII. EL CARÁCTER DE LA INSTRUMENTACIÓN TÉCNICA DEL PLAN.
- TITULO XIII. LAS MEDIDAS PARA ASEGURAR DE LAS DECISIONES PRINCIPALES DEL PLAN.
- TITULO XIV. LA ACTIVIDAD DE PLANIFICACIÓN Y LOS INSTRUMENTOS DE COMPLEMENTO Y DESARROLLO DEL PLAN GENERAL
- TITULO XV. LA EJECUCIÓN DEL PLAN
- TITULO XVI. LA PROGRAMACIÓN.
- TITULO XVII. INSTRUMENTOS PARA ASEGURAR LA SOLIDARIDAD INTERTERRITORIAL DE LOS BENEFICIOS Y CARGAS. LA DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO Y DETERMINACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MEDIO.
- TITULO XVIII. REGISTROS PÚBLICOS.

### **V. ESTUDIO ECONÓMICO – FINANCIERO.**

- TITULO XIX. ESTUDIO-DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA DEL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA.

## INDICE

### TÍTULO VI. DESCRIPCIÓN DEL MODELO TERRITORIAL PROPUESTO.

CAPITULO PRIMERO. MÁLAGA: LA MADUREZ DE UNA METRÓPOLIS.

CAPITULO SEGUNDO. OPORTUNIDADES LATENTES: UNA INTERPRETACIÓN ESTRUCTURAL.

- 2.1. La relación geográfica de la ciudad con su lugar.
- 2.2. La revisión estructural en el Plan General de 1997.
- 2.3. Un enfoque para la revisión actual de la estructura: la selección de elementos y nodos de actividad.

CAPITULO TERCERO. EL FUNCIONAMIENTO DE LA CIUDAD Y SUS DISTORSIONES.

- 3.1. Distorsiones por inmadurez del espacio urbano.
- 3.2. Distorsiones por obsolescencia.

CAPITULO CUARTO. CORRECCIÓN Y REFUERZO ESTRUCTURAL. UN MODELO TERRITORIAL ACTUALIZADO.

- 4.1. Centralidades y nodos de actividad.
- 4.2. Refuerzo y complementación del soporte viario: la cornisa Este, la continuidad Este-Oeste, y el supermallado Oeste.
- 4.3. Los principales nuevos parques y las áreas de equipamiento que cualifican la ciudad y estructuran su crecimiento.
- 4.4. Relocalización y nueva distribución de usos.

CAPITULO QUINTO. ADECUACIÓN A LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL.

- 5.1. Adecuación al modelo de ciudad previsto en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).
- 5.2. Adecuación al Plan de Ordenación del Territorio para la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM).

### TÍTULO VII. SISTEMAS GENERALES.

CAPITULO PRIMERO. RED VIARIA PRINCIPAL Y SISTEMAS DE COMUNICACIÓN.

- 1.1. Introducción.
- 1.2. La red viaria principal.
- 1.3. Red ferroviaria.
- 1.4. Aeropuerto.
- 1.5. El Puerto.

CAPITULO SEGUNDO. SISTEMA GENERAL DE PARQUES Y ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS.

CAPITULO TERCERO. SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO.

## TÍTULO VIII. CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO.

### CAPITULO PRIMERO. CRITERIOS GENERALES DE CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN. CLASES Y CATEGORÍAS.

- 1.1. Criterios generales.
- 1.2. El suelo urbano.
- 1.3. El suelo urbanizable.
- 1.4. El suelo no urbanizable.
- 1.5. Listado de sectores.

### CAPITULO SEGUNDO. PROPUESTAS PARA LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONSOLIDADA.

- 2.1. Ámbito Campanillas.
- 2.2. Ámbito Guadalhorce.
- 2.3. Ámbito Churriana-Bahía de Málaga.
- 2.4. Ámbito Litoral Oeste y Prolongación.
- 2.5. Ámbito Rosaleda.
- 2.6. Ámbito Puerto de la Torre.
- 2.7. Ámbito Litoral Este y Pedrizas.
- 2.8. El Centro Histórico. Criterios para la actualización de PEPRI.

### CAPITULO TERCERO. CRECIMIENTO Y LA RENOVACIÓN ESTRUCTURAL DE LA CIUDAD.

- 3.1. Introducción.
- 3.2. La actualización del ferrocarril como oportunidad para la regeneración y estructuración de la ciudad.
- 3.3. La Ciudad del Conocimiento: Buenavista-Guadalhorce-Aeropuerto.
- 3.4. La fachada Litoral de Poniente
- 3.5. La ciudad en la vega. El entorno del Parque Tecnológico.
- 3.6. El frente costero central: intervención regeneradora y oportunidades de los lugares vacantes.
- 3.7. El litoral urbano de levante: necesidades de intervención regeneradora y oportunidades de los enclaves vacantes.
- 3.8. Desarrollos en el norte de la ciudad.
- 3.9. Criterios para la dotación de viviendas de protección pública.
- 3.10. El modelo de localización y expansión de suelo productivo. Cuantificación.
- 3.11. Nuevo calibrado de capacidad residencial del Plan General.

### CAPITULO CUARTO. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD.

- 4.1. Generalidades.
- 4.2. Los modos de transporte colectivo.
- 4.3. El sistema viario. Su jerarquización.
- 4.4. Los medios no motorizados.
- 4.5. Conclusión.

### CAPITULO QUINTO. SUELO NO URBANIZABLE.

- 5.1. Criterios y objetivos ambientales.
- 5.2. El Suelo No Urbanizable.

## **TÍTULO IX. INFRAESTRUCTURAS BASICAS.**

### **CAPITULO PRIMERO. ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE.**

- 1.1. Aumento de los recursos existentes.
- 1.2. Mejoras en la gestión de la demanda.
- 1.3. Ampliación de la red de distribución de agua potable.

### **CAPÍTULO SEGUNDO. RED DE SANEAMIENTO, DEPURACIÓN Y DRENAJE.**

- 2.1. Ampliación de la capacidad de depuración.
- 2.2. Ampliación de la red de colectores de aguas residuales.
- 2.3. Red de pluviales
- 2.4. Red de agua residual reciclada.

### **CAPÍTULO TERCERO. RED DE INFRAESTRUCTURAS ELÉCTRICAS.**

- 3.1. Garantía de suministro de energía eléctrica.
- 3.2. Ordenación de las líneas eléctricas.

### **CAPÍTULO CUARTO. DESARROLLO DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.**

## **IV. MEMORIA DE GESTION.**

## **TÍTULO X. EL MODELO DE GESTIÓN DEL PLAN.**

### **CAPITULO PRIMERO. EL PLANEAMIENTO COMO LEGITIMADOR DE LA GESTIÓN.**

### **CAPITULO SEGUNDO. LA PREVISIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN EN LA ELABORACIÓN DE LOS PLANES DE ORDENACIÓN.**

## **TÍTULO XI. CONCEPCIÓN GENERAL. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA NUEVA GESTIÓN URBANÍSTICA**

## **TÍTULO XII. EL CARÁCTER DE LA INSTRUMENTACIÓN TÉCNICA DEL PLAN.**

### **TÍTULO XIII. LAS MEDIDAS PARA ASEGURAR DE LAS DECISIONES PRINCIPALES DEL PLAN.**

### **TÍTULO XIV. LA ACTIVIDAD DE PLANIFICACIÓN Y LOS INSTRUMENTOS DE COMPLEMENTO Y DESARROLLO DEL PLAN GENERAL.**

CAPITULO PRIMERO. LOS PLANES DE SECTORIZACIÓN.

CAPITULO SEGUNDO. LOS PLANES PARCIALES

CAPITULO TERCERO. LOS PLANES ESPECIALES.

CAPITULO CUARTO. LOS ESTUDIOS DE DETALLE

CAPITULO QUINTO. LAS ORDENANZAS.

CAPITULO SEXTO. CATÁLOGOS COMPLEMENTARIOS DEL PLANEAMIENTO.

### **TÍTULO XV. LA EJECUCIÓN DEL PLAN.**

CAPITULO PRIMERO. CONSIDERACIONES GENERALES.

CAPITULO SEGUNDO. LA DELIMITACIÓN DE UNIDADES DE EJECUCIÓN.

CAPITULO TERCERO. BIENES DE DOMINIO PÚBLICO EN LAS UNIDADES DE EJECUCIÓN.

CAPITULO CUARTO. DETERMINACIÓN DEL SISTEMA DE ACTUACIÓN.

CAPITULO QUINTO. LA EJECUCIÓN EN ÁREAS DE GESTIÓN INTEGRADA.

### **TÍTULO XVI. LA PROGRAMACIÓN.**

### **TÍTULO XVII. INSTRUMENTOS PARA ASEGURAR LA SOLIDARIDAD INTERTERRITORIAL DE LOS BENEFICIOS Y GARGAS. LA DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO Y DETERMINACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MEDIO.**

CAPITULO PRIMERO. JUSTIFICACIÓN Y ALCANCE.

CAPITULO SEGUNDO. CARACTERES GENERALES DE LA REGULACIÓN VIGENTE.

CAPITULO TERCERO. LAS ÁREAS DE REPARTO Y DETERMINACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MEDIO DEL PLAN GENERAL.

CAPITULO CUARTO. DISPOSICIONES GENERALES SOBRE APROVECHAMIENTOS.

CAPITULO QUINTO. CONCRECIÓN DE LOS APROVECHAMIENTOS RESULTANTES POR LOS INSTRUMENTOS ENCARGADOS DE LA ORDENACIÓN DETALLADA Y REGULARIZACIÓN DE LOS EXCESOS Y DEFECTOS.

CAPITULO SEXTO. ANEXO. CÁLCULO DEL APROVECHAMIENTO DE LAS ÁREAS DE REPARTO.

**TÍTULO XVIII. REGISTROS PÚBLICOS.**

## V. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

**TÍTULO XIX. ESTUDIOS-DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DEL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA.**

## CAPÍTULO PRIMERO. MÁLAGA: LA MADUREZ DE UNA METRÓPOLIS.

La estrategia básica con la que debe enfocarse la cuestión territorial actual en Málaga es la de *madurez*: desde un punto de vista urbanístico, y también en la consideración económica, instrumentar la maduración de la ciudad para consolidar las capacidades que ya se han organizado es el objetivo que debe orientar la planificación territorial. Pero es preciso establecer qué es lo que se ha de entender por la *maduración* de una metrópolis, y cuáles de las capacidades de la ciudad, y de sus actividades económicas, deben ser objeto de la reorganización urbana.

Definir el modelo territorial no es precisamente en Málaga un ejercicio de iniciación. La ciudad tiene una larga tradición, tanto cultural como administrativa, de pensarse a sí misma, configurarse racionalmente e instrumentar sus objetivos. Aquí el “*modelo*”, esto es, la particular teorización que interpreta la ciudad y fundamenta e instrumenta su transformación, está bien definido y ha guiado su desarrollo y gobierno al menos desde el año 1983.

La revisión del Plan General que contiene este documento no ha tenido su origen ni en una crisis de la estructura del planeamiento general (Plan de 1997), ni en un deseo de sustitución normativa, ni siquiera en una actitud de innovación general. La reflexión que ha dado lugar a la revisión del Plan General surgió, en el año 2002, de la conveniencia de evaluar la marcha del desarrollo del Plan de 1997 y de revisar su programa de actuación, como era entonces reglamentario a los cuatro años de su aplicación. En ese contexto de *seguimiento* y revisión de la ejecución es donde surgieron puntos de vista, basados en la apreciación de nuevas oportunidades, que aconsejaron ajustes o revisiones parciales del Plan. Luego, al sobrevenir la nueva legislación autonómica sobre el suelo (Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, de diciembre de 2002) y sus requerimientos de adaptación y revisión, es cuando se acordó subsumir todos los ajustes, modificaciones y revisiones parciales en un acto único de revisión del Plan General.

No es pues cuestión de concepción del modelo territorial lo que fundamenta este Plan. Difícilmente, con el tamaño, extensión y consolidación de Málaga, el modelo pueda ser objeto de recambio, y apenas de extensión o cambio de escala. Pero ahora es oportuno reconsiderar el modelo aplicando dos nuevos conceptos, que sin duda van a complementarlo: Los **arcaísmos**, es decir, las piezas territoriales y los elementos estructurales que se han mantenido sin evolución, que han cumplido un rol en el desarrollo precedente de la ciudad, pero reclaman ya reconsideración. Y las **nuevas oportunidades** que muestra la ciudad, que han surgido precisamente de la ejecución de los proyectos previstos por los planes anteriores.

La síntesis de uno y otro concepto, esto es, redimir la ciudad de sus arcaísmos, y a la vez aprovechar las oportunidades que, o no habían aparecido antes o no habían podido ser apreciadas como tales, es lo que denominamos **maduración** del territorio urbano.

En el fondo de este enfoque subyace la enorme dificultad de prognosis en urbanismo, que es debida no solo a la complejidad del aparato urbano y sus implicaciones de todo orden, social, económico y otros. Y aún sobre ello, la principal limitación para predecir la evolución de la ciudad está en el hecho, fundamental para la urbanística, de que los lugares de la ciudad van siendo alterados a medida que se ejecutan los proyectos previstos por el Plan, y que por tanto los lugares de los nuevos proyectos se va transformando, y así las previsiones pendientes de ejecutar, los pronósticos que un día fueron anticipados para actuar en cada lugar, deben ser revisados porque los territorios han cambiado. Esta es la razón más propiamente urbanística del continuo cambio de los Planes Generales, y no las razones basadas en indicadores de coyuntura y otros parámetros económicos al uso.

Así que, precisamente, el alto grado de ejecución de las previsiones de los planes anteriores, de 1983 y 1997, con su consecuencia de fuertes transformaciones de la ciudad, renovando la condición de los lugares donde se han de ejecutar las nuevas previsiones, es lo que ha aconsejado reconsiderar algunas de éstas, para su mejor adecuación a sus *nuevos lugares*.

Desde un punto de vista social, las oportunidades han de ser entendidas en relación con dos objetivos: uno es la cualificación y diversificación de los lugares y de los modelos residenciales, y otro se refiere a la dotación de servicios avanzados, a la creación de oportunidades de desarrollo personal y de empleo del tiempo libre.

*Cualificación residencial* y "*distrito cultural*" son las denominaciones frecuentes que las ciudades aplican a sus estrategias para atraer actividades y población.

Málaga ha de asumir objetivos de diversificación, cualificación y animación de sus modelos de residencia, en un intento de corregir la inercia que la está configurando como ciudad densa y monótona, ajena al equilibrio entre urbanización y geografía, que requiere diferenciar las formas de ocupación... valle, montaña, costa. Esta cuestión debería ser el objeto básico de un plan metropolitano, pero ahora debe ser atendida en la planificación propia de cada uno de los municipios metropolitanos, en ausencia de iniciativa propositiva en niveles administrativos superiores.

En un enfoque a la vez urbanístico y económico, las oportunidades de orden físico que hoy encontramos en la ciudad deben también contribuir a la madurez de su organización económica. Desde este punto de vista hemos de referir cuatro ámbitos de actividad que deben asumirse como objetivos estratégicos de desarrollo local:

- Centrar en la ciudad el liderazgo administrativo y empresarial de la actividad económica de la provincia.
- Desarrollar, precisamente como evolución y maduración de la economía turística, un sector de servicios actual y diversificado.
- Centrar e impulsar, hasta dimensiones razonables y asumibles en el territorio municipal, la actividad logística excepcional que requiere la potente economía de servicios de la costa.
- Desarrollar la ciudad como *distrito cultural* de la Costa del Sol, y como polo atractor de habitantes, de empleo cualificado, de visitantes y de inversión.

En la descripción y revisión del modelo urbano que hacemos en este Título, se exponen de modo imbricado entre sí las oportunidades de orden físico y los objetivos de desarrollo económico. La adecuación entre las formas urbanas y las nuevas capacidades de desarrollo social y económico es el fundamento de la *maduración* como estrategia básica de la revisión del Plan General.

## CAPÍTULO SEGUNDO. OPORTUNIDADES LATENTES: UNA INTERPRETACIÓN ESTRUCTURAL.

### 2.1. La relación geográfica de la ciudad con su lugar.

La interpretación estructural de Málaga requiere una doble escala de consideración: en el nivel urbano, la condición topológica fragmentaria, en gran parte debida a la debilidad estructural del Plan General de 1973, que dió lugar a un desarrollo mediante la acumulación no estructurada de planes parciales en la década de los años setenta. Fue esta situación la que aconsejó al Plan de 1983 concentrarse en una intervención basada en el viario y la ordenación de escala media. A escala territorial, la condición topológica del *lugar de la ciudad* tiene una complejidad excepcional, resultante de la conjunción en el sitio de orografías peculiares y diversas: los dos valles fluviales principales, del Guadalmedina y del Guadalhorce; la costa oriental como piedemonte de la sierra litoral; la costa occidental como formación deltaica del Guadalhorce; los montes de Málaga con sus orografías diferenciadas a levante y poniente; la singular confluencia del valle del Campanillas con el río Guadalhorce; la irrupción en el valle de la sierra, más autónoma, de Churriana.

### 2.2. La revisión estructural en el Plan General de 1997.

El ensamblaje estructural de estas piezas geográficas pasó a primer plano de atención en la revisión del Plan General a partir de 1994, ya una vez afrontadas en 1983 las urgencias de la fragmentación de barriadas y piezas menores. Porque las complejas formas geográficas originadas por la irrupción de estos sistemas fisiográficos son la causa directa de los conflictos (y también de las oportunidades) de mayor escala de la ciudad. La concepción de los principales elementos de la estructura urbana tendrá que estar especialmente atenta a estas grandes formas geográficas.

En el ensamblaje de gran escala de tales piezas territoriales se habían producido ya algunos de los grandes dilemas urbanos que hoy protagonizan la forma general de la ciudad, sobre todo en la colonización del oeste, con la ambivalencia entre la directriz costera (hoy Paseos Marítimos de Poniente) y la directriz del Valle (Prolongación de la Alameda). En esta gran duda geométrica, que Málaga no resolvió a tiempo, basaba tan certera y lúcida José González Edo, el único urbanista moderno de Málaga, sus interpretaciones sobre los conflictos de forma en el crecimiento oeste de la ciudad.

En el Plan de 1997 algunas de estas cuestiones estuvieron en primer plano en la revisión de la estructura:

La gran pieza aeroportuaria, con su ya entonces prevista ampliación, colapsa las relaciones entre el Valle y la Costa Occidental, y por tanto de la ciudad central y sus crecimientos costeros a poniente. Fue por esto por lo que el Plan, haciendo del conflicto geográfico oportunidad estructural, transformaba la pieza aeroportuaria en charnela de conexión de los territorios que la circundan, concibiendo sus cuatro bordes como elementos viarios de un *macroenlace*.

El concepto que había sido formulado en los trabajos preparatorios del Primer Plan Estratégico de Málaga como “*Triángulo productivo*” integrado por la Universidad, el Parque Tecnológico y el Aeropuerto, se mantenía en abstracción, sin forma geográfica. El Plan, al asumir esta concepción en 1995, le dio forma mediante la conexión estructural entre los valles del Guadalhorce y del Campanillas (refuerzo del eje del Guadalhorce con un nuevo eje Universidad-Campanillas) y conexión al Aeropuerto por la Hiper-Ronda.

Con ello se conseguía incorporar además al “*triángulo*” el cuarto elemento requerido para satisfacer el modelo ideal propuesto de ciudad competitiva y atractiva: el espacio residencial y turístico privilegiado entre Churriana y el mar (“Bahía de Málaga” con sus equipamientos turísticos de golf y marina deportiva) con una estrategia explícita de cualificar Málaga como destino atractivo de profesionales y directivos cualificados, en una actuación ya entonces ensayada por las ciudades líderes de desarrollo tecnológico. En síntesis, la nueva estructura urbana era un correlato del ensamblaje entre los valles del Guadalhorce y el Campanillas, entre sí, con la sierra de Churriana y con el delta del Guadalhorce.

En la ciudad del Este, el conflicto estructural sobrevenido al construir la Ronda Este, que alteró la forma y el patrón de la movilidad general, fue debido a que el proyecto de esta circunvalación no resolvió satisfactoriamente las conexiones con la ciudad, esto es, las relaciones topológicas de los Montes con su piedemonte urbano. Esta situación fue afrontada en el Plan de 1997 hasta la medida de lo ya posible, buscando continuidad a ciertos recorridos de penetración desde la Ronda al Centro y Levante de la ciudad, y componiendo un recorrido longitudinal de cornisa este-oeste.

La modernización del ferrocarril, entonces sin haberse decidido todavía la traída de la Alta Velocidad, fue aprovechada ya en el Plan General de 1997 para recrear un eje urbano desde la Ronda Exterior a la Estación Central, y dar continuidad a la ciudad al norte y sur del cordón ferroviario, con la propuesta, ya entonces comprobada su factibilidad técnica y económica, de soterramiento hasta la Estación, y disposición de un intercambiador modal soterrado en este lugar.

Finalmente, se afrontó la necesidad de estructuración del extenso territorio industrial del Guadalhorce, estableciendo una macro-malla viaria estructuradora, incorporando corredores en sentido norte-sur entre la extensión del Campus Universitario y el borde fluvial del Guadalhorce, y se inició la contención del uso industrial extensivo, que arriesgaba colapsar el contacto de la ciudad con el Valle del Guadalhorce.

Fue quizá el periodo 1994-97, de elaboración de ese Plan General, el momento más generalista en el pensamiento sobre la estructura y la escala grande de la ciudad.

### 2.3. Un enfoque para la revisión actual de la estructura: la selección de elementos y nodos de actividad.

La mayor parte de los conflictos de funcionamiento general que muestra ahora la ciudad se corresponden con las previsiones de rango estructural del Plan de 1997 que no han sido aún ejecutadas por las Administraciones supramunicipales inversoras y titulares de la competencia, a pesar de que su inclusión en el Plan General se hizo previo acuerdo con ellas. Por limitar la descripción a las principales propuestas de 1997, se ha de constatar que, a los doce años de la aprobación del Plan, está ejecutándose la Hiperronda, la renovación del ferrocarril acaba de concluir, apenas se ha actuado sobre los enlaces de las autovías de cintura con la ciudad, está iniciada la segunda pista del Aeropuerto, pero no están todavía sus accesos norte y sur ni el vial distribuidor; y la prevista reconstrucción de las playas de Pedregalejo y El Palo había decaído en las previsiones de la administración de costas. El ferrocarril de mercancías al Puerto sigue cruzando a nivel calles y avenidas principales de la ciudad, y el ferrocarril suburbano al aeropuerto y a la costa mantiene frecuencias manifiestamente insuficientes. Con esta sola relación de propuestas no ejecutadas se pueden comprender los conflictos de funcionamiento general de la ciudad.

La interpretación de la estructura territorial que corresponde hacer ahora, con ocasión de una nueva revisión del Plan General, ha de partir del estudio de los ámbitos donde la ciudad no ha consolidado la opción estructural entonces propuesta, bien por no haber sido ejecutados los elementos de escala territorial previstos por el Plan de 1997, bien porque, a la vista de la evolución y construcción de otros elementos, convenga ahora alterar o complementar las previsiones. Y estos ámbitos donde la madurez estructural no se ha producido coinciden con los que hemos descrito como lugares de confluencia de las piezas territoriales del Valle del Guadalhorce, el valle del Campanillas, la sierra de Churriana y el delta de la desembocadura del Guadalhorce.

Otros ámbitos, como la Ciudad Central, que debe resolver su relación con el Guadalmedina, la Primera Corona de crecimiento oeste, y el Litoral Este, ofrecen oportunidades para determinadas intervenciones estructurales, más localizadas pero tanto o más eficaces para el objetivo de maduración de la ciudad: la reconstrucción del corredor ferroviario, la nueva concepción del río Guadalmedina, las conexiones entre la cornisa y el litoral en el Este, la regeneración de la costa Este, y el borde de contacto del litoral oeste con la desembocadura del Guadalhorce, son actuaciones que, estando presentes en los Planes Generales de 1983 y 1997, deben ser revisadas ahora en el sentido de dar mayor énfasis a los contenidos y formas de cada intervención.

## CAPÍTULO TERCERO. EL FUNCIONAMIENTO DE LA CIUDAD Y SUS DISTORSIONES.

### 3.1. Distorsiones por inmadurez del espacio urbano.

El espacio terciario de Málaga no tiene ni la dimensión, ni la distribución, ni la representación en la escena urbana que corresponde a la actividad económica y al rango de la ciudad. La actividad terciaria aparece con un patrón difuso en las áreas connotadas como centrales, o en los ejes de algunos sectores. El Centro Histórico, la Prolongación de la Alameda, el ensanche situado entre la Alameda y la Avda. Manuel Heredia, y el eje Pries-Pintor Sorolla, son las principales áreas de actividad direccional, en coincidencia con su imagen representativa. Pero ninguna de ellas ofrece las características urbanas propias de la centralidad para el desenvolvimiento de las empresas de servicios, y aún el ensanche Alameda – M. Heredia se muestra incapaz de iniciar un proceso decidido de transformación a partir de su pasado declive.

Las funciones centrales no han tenido fuerza para crear espacios propios más allá de enclaves, edificios o tramos de calles muy acotados.

Es de prever que continúe el salto, ya iniciado, de oficinas y funciones directivas a los crecimientos recientes, sobre todo a Teatinos. Pero nótese que el traslado se ha hecho aquí arrastrado por el uso residencial, sin entidad para conformar centros reconocibles. O por razones espúreas, como la atracción que suscita la Ciudad de la Justicia. Ello pone de relieve la ubicuidad de este tipo de funciones directivas en Málaga, a las que sin embargo habríamos de suponerles tendencia a la cohesión y a la centralidad. La oferta de oficinas aparece así como un segmento del sector inmobiliario que no despega por iniciativa propia, quizá por desconfianza en la importancia de la demanda potencial, o por la existencia de restricciones urbanísticas o de lugares de oportunidad que hayan sido detectados y preconfigurados por los planes urbanísticos.

### 3.2. Distorsiones por obsolescencia.

Los estudios económicos realizados para esta revisión del Plan General han establecido el potencial para el incremento de la actividad de servicios. La necesidad de dar oportunidades de localización a tal potencial para impulsar la maduración de la metrópolis la asume el Plan General seleccionando los lugares adecuados para albergar de modo articulado, y más complejo que el hasta ahora espontáneamente desarrollado, las funciones de centralidad.

Recomponer el espacio con tales objetivos de rango metropolitano es un objetivo dificultado hoy por la ocupación extensiva e intensiva del territorio que precisamente tiene mayor potencial de centralidad: el borde oeste de Málaga. Éste es ahora un mosaico de polígonos donde abundan las áreas industriales en declive, los usos inapropiados en su situación, ámbitos subutilizados o piezas de suelo “en espera” de un destino todavía no evidente. La falta de un pautado viario de rango metropolitano en la gran extensión industrial del Guadalhorce, obstruyendo la conexión entre enclaves de oportunidad, restringe las posibilidades de una nueva organización del espacio. Un patrón de orden urbano y la dotación de núcleos de centralidad, son las condiciones para la regeneración de este extenso territorio de la ciudad, hoy en riesgo de declive.

La distorsión que crea la gran pieza aeroportuaria por su envergadura espacial y su intrusión en el territorio central metropolitano, viene siendo la otra principal causa que impide apreciar el valor de posición de los espacios en su entorno. Así, la utilización de la margen izquierda del Guadalhorce para actividades industriales periféricas, desconsidera el hecho fundamental de que semejante lugar se encuentra frente a la prevista e inmediata nueva Terminal y pista del Aeropuerto. O el pretendido destino del área de La Loma al norte de Churriana para industria y almacenamiento indiferenciado, choca con su valor de posición para actividades empresariales y logísticas por su prevista conexión a las nuevas terminales del aeropuerto. La clave para que los suelos, de destino hasta ahora incierto (y por tanto marginales) en el entorno del Aeropuerto, cobren sentido como lugares centrales en el desenvolvimiento de la economía metropolitana, está en su conexión viaria de primer orden, y en su exclusión de destinos oportunistas, que harían perder la oportunidad. Es con estos criterios con los que este Plan ha definido el modelo de centralidades y áreas direccionales de la economía que se describen más adelante.

## CAPÍTULO CUARTO. CORRECCIÓN Y REFUERZO ESTRUCTURAL. UN MODELO TERRITORIAL ACTUALIZADO.

### 4.1. Centralidades y nodos de actividad.

La noción instrumental de centralidad tiene una doble componente: estructural y de oportunidad. La posición de los lugares centrales adecuada para reorganizar las actividades, y la representación de la ciudad que cada lugar haya de asumir, son cuestiones que se deben decidir al elaborar la estructura general de la ciudad, organizando el sistema de centralidades junto con los demás elementos de estructura: red principal de transporte y tráfico, equipamiento, parques y distribución de las densidades y los usos.

Pero la decisión de localización de lugares centrales es también una cuestión de oportunidad (*“áreas de oportunidad”*, como se denominan en la jerga urbanística frecuente) porque la detección de la posibilidad y la actuación inmediata es lo que hace posible la creación de cada nuevo lugar con capacidad de generar centralidad.

Otra cuestión es la de los atributos que se requieren para lograr este objetivo: la mezcla de usos es hoy el más proclamado. Una conformación singular de las formas urbanas y de los edificios en estos enclaves es igualmente algo hoy consabido y hasta con excesiva frecuencia aplicado. Pero otras cuestiones, como la complejidad, la ambigüedad de los espacios y lugares públicos, la ambivalencia de las formas edificadas, esto es, su capacidad de adaptación a actividades y demandas cambiantes..., y otros atributos que conforman las áreas centrales que han prosperado como tales, no son tan obvios y es preciso preverlos y exigirlos en el desarrollo de cada actuación urbanística.

Completar y equilibrar el reparto de los lugares centrales en Málaga ha sido asumido por este Plan General del modo siguiente:

- En la **ciudad Este** (“Litoral Este”), la forma general de la ocupación implica un concepto lineal de la centralidad, que tradicionalmente se ha localizado sobre el eje de la carretera de Almería en todo su recorrido, desde La Malagueta al arroyo Gálica, con fluctuaciones de intensidad y con concentraciones relativas en ciertos nodos de las redes conectadas al eje lineal, o en lugares sobredensificados, como La Malagueta y el eje Pries-Pintor Sorolla, o en la barriada Echevarría en El Palo.

Este modelo deberá mantenerse, y en él aparecerán dos lugares de renovación de las actividades: el intercambiador de transporte de San Ignacio, en la confluencia del eje costero lineal con la carretera de Olías y el arroyo Gálica; y los Baños del Carmen, en la inflexión y bifurcación del eje marítimo lineal; en ambos lugares la noción de centralidad será el resultado de la confluencia de una actuación sobre el transporte con otra sobre los equipamientos singulares, en situaciones donde el germen de centralidad era desde antes latente.

- El refuerzo de la “**centralidad central**” (en la situación dual *centro histórico /prolongación de la Alameda*) está confiado a dos grupos de intervenciones. Unas son las que vienen conformando el centro histórico como *distrito cultural*, incluyendo en tal espacio acciones, periféricas al centro, como la transformación urbana del Puerto, o el arrabal norte sometido a remodelación como área mixta de actividades. Otras son las vinculadas al nuevo modo de accesibilidad en transporte público que aportará la red de metro, o una nueva organización de las arterias de contorno del Centro Histórico. El Plan General señala específicamente El Ejido como lugar excepcional de *centralidad central*, en la línea que ya introdujo el Plan de 1997 como centro de referencia de actividades vinculadas a las artes, aquí preferentemente visuales y escenográficas.
- El **eje Guadalmedina**, dependiendo de la opción hidráulica y consiguientemente de proyecto, generará puntualmente enclaves de concentración relativa de actividades no exclusivamente residenciales. A ello puede contribuir decisivamente la nueva conformación en Martiricos de la pieza de suelo hoy indefinida, ocupada por la vieja industria Citesa, que el Plan General reordena para mezcla de usos residencial, terciarios y de equipamiento, connotándola como gran dilatación o plaza sobre el eje Guadalmedina. Otros lugares más acotados, como el Centro de Arte Contemporáneo, o lineales, como los bordes del Centro Histórico y del Perchel, están llamados a regenerar la condición espacialmente marginal de las actuales fachadas fluviales.
- El **eje ferroviario “El Duende-San Rafael-Estación Central”**, se regenera a partir de un concepto estructural unitario: una distribución lineal de equipamientos de centralidad sobre un parque lineal de carácter central, en el que se apoya una alta densidad residencial, con una concentración de usos terciarios (comerciales, hoteleros y oficinas) en su lugar central, en la pieza de los antiguos depósitos de Repsol, y con la intrusión final hasta el enclave renovado de la Estación Central a través de La Princesa.
- El **eje Teatinos-Palacio de Ferias-Molière**, que ha de reconstruirse como arteria organizadora de la actividad urbana en la corona de desarrollo al oeste de la Ronda Exterior, aprovechando el potencial del Palacio de Ferias, articulando la concentración lineal de equipamientos públicos entre el Campus de Teatinos y el enclave del Martín Carpena y El Pato. Se consolidará así el más potente y actual corredor urbano, conectando los dos más significativos desarrollos de la ciudad a partir de los años ochenta: Teatinos y Litoral Oeste.
- El **extremo oeste del Paseo Marítimo de Poniente**, que debe compensar la excesiva e indiferenciada extensión de uso residencial en el espacio urbano litoral entre los ríos Guadalmedina y Guadalhorce, dotando a este lugar del borde extremo de la ciudad de un núcleo de actividades mixtas, añadidas a la residencia, integrando la condición doméstica de su entorno urbano con el carácter recreativo de la costa y con la función y la figuración de actividades singulares.

- **El complejo Intelhorce – La Corchera**, que creará la centralidad conveniente para cualificar el nuevo espacio residencial que se abre lugar en el territorio continuo industrial del Guadalhorce. Este área encuentra incluso una obvia materialización en dos contenedores privilegiados: la vieja fábrica de corcho (que antes fue *ingenio*) y la nave moderna de hilaturas de Intelhorce.
- El lugar de encuentro de la barriada de **Campanillas y el Parque Tecnológico**, articulando la conexión entre dos implantaciones dinámicas que crecen en actividad, residencial y productiva.
- **El Tarajal y el borde fluvial del Guadalhorce**, lugares capaces de generar centralidad de referencia para usos terciarios, productivos y logísticos, trasladando a un enclave urbano la dinámica empresarial creciente del Aeropuerto.

#### 4.2. Refuerzo y complementación del soporte viario: la cornisa Este, la continuidad Este-Oeste, y el supermallado Oeste.

La ciudad consolidada y compacta del Este y del Centro requiere atención para el refuerzo y la continuidad de algunos recorridos principales, básicamente el vial de cornisa Este y su entronque a través de áreas centrales con el sistema arterial de anillos del Oeste. Estas acciones y los elementos viarios propuestos son objeto de descripción en la parte de esta Memoria que se ocupa de la red viaria principal.

Pero para la actualización del modelo territorial, definiendo las actuaciones que lo refuercen y complementen, lo que principalmente debe aportar la revisión del Plan General es una forma de estructurar y generar las articulaciones necesarias entre el borde oeste -inestable e inmaduro- y las extensiones urbanas sobre las vegas del Guadalhorce y del Campanillas, donde la dinámica urbana y metropolitana son más potentes.

Esto se hace aplicando cuatro criterios:

- La red de comunicaciones debe estructurar y pautar el extenso e inmaduro territorio urbano industrial del Guadalhorce, donde se van a producir transformaciones de usos más potentes que las previstas en planes anteriores, destinando suelos aún vacantes del continuo industrial a usos residenciales, de equipamiento, centrales y terciarios.
- La red principal debe resolver el excepcional conflicto topológico que produce en el borde oeste de la ciudad la intrusión de la extensa pieza territorial del Aeropuerto, bloqueando las conexiones entre los tres sistemas territoriales en presencia: Urbano/Valle/Costa.
- La malla a crear debe articular los desarrollos previstos en las vegas del Guadalhorce y Campanillas en el término de Málaga, generados por la atracción de actividad económica y residencial del conjunto Campanillas-Parque Tecnológico.

- La red proyectada con los criterios anteriores debe resolver también la articulación formal y funcional de la ciudad con el valle metropolitano del Guadalhorce, de ocupación expansiva y con actividad económica creciente.

Estos criterios básicos se aplican disponiendo una red estructurante que se compone de tres súper-mallas:

1. La red que debe articular el continuo urbano entre la Ronda Exterior actual y la Hiperronda proyectada, y, en sentido Norte-Sur, entre la carretera de la Colonia y el río Guadalhorce, que se ha dispuesto como una supermalla con un pautado casi rectangular de gran escala. Este esquema arterial, ya introducido por el Plan General de 1997, se ha ajustado y reforzado en esta revisión.
2. El Aeropuerto y su crecimiento puede integrarse en el espacio de la ciudad, a pesar de ser una pieza no traspasable y enquistada en el territorio urbano, a condición de ser concebido como un supernido de comunicaciones, compuesto por cuatro arterias perimetrales: las dos preexistentes (vía de borde de polígonos en la margen izquierda del Guadalhorce, y carretera de Cádiz); la propuesta por el Plan de 1997 (la circunvalación de Churriana); y la Distribuidora Norte del Aeropuerto, que se incorpora al Plan General en esta Revisión. Estas dos últimas se ajustan ahora en su trazado de acuerdo con las definiciones más recientes del Sistema General Aeroportuario y con las previsiones de trazado de la Hiperronda y de las carreteras provinciales y autonómicas y sus enlaces. Ha de insistirse en la absoluta necesidad de cerrar la pieza rectangular aeroportuaria como un alveolo arterial mediante estas vías. De no hacerse se arriesga dejar sin resolver en el territorio metropolitano la integración del Aeropuerto y las relaciones entre valle, ciudad y costa.
3. La vega baja del Campanillas en su contacto con la del Guadalhorce, lugar de crecimiento de actividades económicas y de usos residenciales atraídos por los núcleos ya implantados en la vega y por el Parque Tecnológico, se ordena con un sistema de vías longitudinales en el sentido del Valle, siguiendo la directriz de las dos infraestructuras de comunicaciones actuales: ferrocarril y autopista del Guadalhorce. Este sistema se complementa con nuevas vías de función urbana, capaces de caracterizar el territorio, a diferencia de cómo lo hace la autopista actual, como lugar de uso e imagen urbana. Para ello son concebidas como avenidas articuladoras de las actividades previstas en estos nuevos sectores de crecimiento.

Este sistema longitudinal se concibe con dos nuevas arterias: una radial que prolonga la Carretera de la Colonia de Sta Inés hacia el sur de Campanillas, enlaza con Santa Rosalía y Maqueda, y queda prevista su continuidad hacia Cártama para adentrarse en el Valle como arteria metropolitana. Y otra arteria, en el flanco norte del trazado ferroviario, que resuelven la cesura territorial que éste crea, conectan entre sí las piezas de uso productivo reforzando la economía de escala del conjunto, y descargan de solicitudes la autopista del Guadalhorce.

En sentido Norte-Sur la malla territorial se forma, entre la Hiperronda y el borde oeste del municipio, con las siguientes vías transversales: a) la carretera de Cártama rectificadas en dirección Sur-Norte entre Mercamálaga y el Puente del río Campanillas; b) el carril de La Longaniza, que, además, conducirá flujos procedentes del interior (Almogía, Colmenarejo) al Valle Sur y a la costa; c) una vía, parcialmente preexistente, que une Las Manceras con la barriada de Castañetas; d) el ramal de acceso al P.T.A. prolongado al sur de la autopista del Guadalhorce, que cruza el ferrocarril para adentrarse en el valle del Guadalhorce hacia Alhaurín; y e) un nuevo vial urbano al oeste del P.T.A., prolongado hacia el Sur por el camino de Liria.

Desde el punto de vista de la accesibilidad, este sistema se complementa con las comunicaciones ferroviarias:

- a) La prolongación de la línea de metro desde el Campus Universitario al P.T.A., que para una mayor centralidad, debería discurrir por el corredor que abre la radial Colonia Sta. Inés – Sta. Rosalía, con terminal en el P.T.A. a través de la Plaza de Fernández Viagas.
  - b) La línea ferroviaria de cercanías, que deberá ser reforzada como transporte metropolitano del Valle del Guadalhorce, donde adquiere nueva función y centralidad la estación de Santa Águeda.
4. Finalmente, este sistema entronca con el espacio metropolitano del Valle, al que ingresa por Cártama, complementando las dos conexiones actuales (autovía y carretera de Cártama) del siguiente modo: la nueva Sta. Inés – Sta. Rosalía conduce flujos hacia Cártama, tanto mediante su posible prolongación lineal fuera del término de Málaga, como mediante su conexión a la carretera de Cártama por el oeste de Santa Rosalía.

La descripción desde un punto de vista sectorial de estos sistemas y elementos se hace en el Capítulo correspondiente al Sistema General de la Red de Comunicaciones. La exposición que aquí se ha hecho tiene por misión la descripción del modelo territorial y de la estrategia general aplicada al crecimiento, regeneración y cualificación de la ciudad, vinculada a los objetivos de determinación de la forma general de la ciudad y su estructura.

#### **4.3. Los principales nuevos parques y las áreas de equipamiento que cualifican la ciudad y estructuran su crecimiento.**

Con independencia de la descripción sistemática y cuantitativa de los elementos de los sistemas generales de parques y espacios libres, y de equipamiento, que se exponen en los Capítulos correspondientes de Sistemas Generales, se hace aquí una explicación de los criterios estratégicos generales, limitando esta descripción a las nuevas piezas y elementos ahora incorporados al Plan General, como soporte de su modelo territorial, evitando la reiteración de las ya incluidas en Planes anteriores. No incorporamos tampoco a esta explicación del modelo piezas que, aún siendo, por su uso o carácter, parte del sistema general de parques o del de equipamientos, tienen un rol secundario en la estructura territorial.

Las nuevas grandes piezas verdes que deban contribuir a definir el modelo han de ser necesariamente, por la condición topológica de la ciudad, de condición suburbana, esto es, organizadoras del crecimiento en entornos naturales sensibles. Por tanto tendrán la misión de contribuir a mantener los elementos definidores del paisaje o de la organización geográfica de cada lugar.

### Los nuevos parques estructurantes.

- Los **Parques Suburbanos del Este**, Almendrales, y cornisas de la cuenca del arroyo Jaboneros, son elementos complementarios del modelo. Su obtención para uso público será consecuencia de la implantación de equipamientos singulares y de actividades y usos urbanos en muy baja densidad y exteriores al continuo urbano. El rol de estos parques consiste en aportar a la ciudad, en posición exterior al espacio articulado, oportunidades para el disfrute de la naturaleza, consolidar paisajes que definen y perpetúan los rasgos geográficos básicos del lugar de la ciudad, y asegurar la restauración natural de estas áreas periféricas. De ahí su función complementaria, más que constituyente, en el modelo territorial.
- Hay una excepción a la condición suburbana de los nuevos parques: el **Parque del Monte del Seminario**, que viene a corregir una anomalía, en cuanto que se trata de un enclave interior al continuo urbano de Málaga que se ha mantenido con la clasificación de suelo no urbanizable, que hoy resulta improcedente por su posición ya interior y casi central, y porque su uso ya es de hecho, y desde hace tiempo, público. Se incorpora en este Plan al Sistema General de Parques.
- El Sistema General del **Monte de Gibralfaro** se complementa en este Plan con piezas que, constituyendo una unidad morfológica con él, no habían sido incorporadas todavía de hecho al parque. La delimitación de un Plan Especial de Recuperación Medioambiental y Urbana Monte Gibralfaro significa su puesta en valor como lugar excepcional por sus valores culturales y paisajísticos y su adecuación para incorporar propuestas de uso que mejoren las condiciones del entorno.
- El crecimiento Oeste, en la **Vega de río Campanillas**, se organiza manteniendo el paisaje del entorno aluvial del río, que el Plan confirma como Parque de condición suburbana, con carácter de espacio natural acondicionado para su uso como parque metropolitano.
- **Colina de Maqueda**. Para equipar con otro parque de rango general el crecimiento previsto en el entorno de Santa Rosalía y Maqueda, y para apoyar con referencias e identidad paisajística la conurbación que aquí se está creando, se reserva esta formación orográfica singular como pieza del Sistema General de Parques, por su capacidad para ser acondicionada para usos de esparcimiento y como hito paisajístico.
- **Nuevos Parques de Soliva, Cañada de los Cardos y Torre Atalaya**, que vienen a equipar el crecimiento proyectado en el borde Oeste de Soliva, y a completar ambiental y morfológicamente los parques dispuestos por el Plan anterior al Sur del Puerto de la Torre, de transición a los sectores de Torre Atalaya y Cañada de los Cardos.

- El **Parque de El Retiro**, en Churriana, que se complementa con piezas en su entorno para proteger el enclave tradicional y resolver su transición al entorno natural, contribuyendo además a articular el crecimiento extremo de Churriana hacia el oeste.
- El **Parque de Arraijnal**, en la zona de Bahía de Málaga, parque costero metropolitano incluido en el POTAUM.
- El **Parque-bulevar de San Rafael**, parque lineal paralelo a la Avenida-Parque que se proyecta sobre el soterramiento del ferrocarril como nueva vía de penetración a la ciudad, y que se plantea como un bulevar de 85 m. de anchura y una longitud aproximada de 1.500 m., desde el enlace con la Ronda Exterior hasta la avenida Juan XXIII, cuya finalidad pretende tanto incrementar las dotaciones de espacios libres, culturales y deportivos, como estructurar y cohesionar las nuevas y las tramas residenciales existentes (inconexas) que gravitan a uno y otro lado del pasillo ferroviario. Contabilizando las superficies de equipamientos y zonas libres existentes y urbanizadas en el PA-P.10 del PGOU-97 (32.500 m<sup>2</sup>), y las previstas dentro del área de reforma interior SUNC-R-P.2 “San Rafael” ( 57528 m<sup>2</sup>) y del SUNC-O-LO.17 “Repsol” (28.532 m<sup>2</sup>), entre unas y otras sumarían una superficie total aproximada de 118.560 m<sup>2</sup>, que servirán para cualificar ambientalmente la nueva vía de entrada a la ciudad desde la ronda oeste y para el esparcimiento de la población que radica en su entorno.
- El **Parque de Repsol**. Junto al parque bulevar de San Rafael y la Avenida Parque proyectada sobre el soterramiento de las vías del ferrocarril, la nueva ordenación pormenorizada de los terrenos de las extintas instalaciones de Repsol (SUNC-O-LO.17), se ha previsto concentrar las cesiones locales para espacios libres al sur del ámbito, entre las avenidas de Juan XXIII, Europa y calle Sillita de la Reina, como zona de parque urbano de unos 80.000 m<sup>2</sup>.
- **Parques de la Misericordia y Térmica**. Resultantes de la excepcional remodelación de viejos enclaves industriales en el Paseo Marítimo de Poniente, se proponen en el ámbito de las antiguas instalaciones de la Térmica, hoy desmanteladas, en el actual área industrial de Nereo y el sector de suelo urbanizable de “Torre del Río”, un conjunto de espacios libres continuos anexos a las áreas residenciales y terciarias que en su totalidad proporcionan una superficie conjunta de 76.700 m<sup>2</sup>. En esta superficie no se incluyen los 23.810 m<sup>2</sup> propuestos para paseos marítimos y zonas verdes entre calle Pacífico y las playas, contenidos dentro de la delimitación de los ámbitos de Torre del Río y Térmica.
- El **Parque de la Laguna del Guadalhorce**, entre el corredor ferroviario y el Polígono industrial existente, espacio a reservar por sus valores medioambientales como lugar que acoge especies de avifauna de interés.

### Los nuevos equipamiento principales.

Las piezas principales de Equipamiento corresponden a una concepción semejante a la de los Parques, contribuyendo a organizar los desarrollos de la ciudad o a regenerar áreas urbanas deficitarias.

- **Enclaves suburbanos de equipamientos singulares en la cornisa Este** de la ciudad, destinados a albergar actividades e instalaciones atraídas por las especiales cualidades urbanas y paisajísticas de Málaga, propias de localizaciones suburbanas. No constituyen, por su posición y carácter, elementos organizadores del modelo urbano, en cuanto que mantienen su condición suburbana como atractivo diferencial y específico. Tienen como objeto cualificar la ciudad con actividades de especial interés cultural, económico o social, que no serían de otro modo atraídas a la ciudad.
- **Bulevar de San Rafael**, en su doble condición de parque equipado, se erige como un eje de equipamientos con vocación de integrar la ciudad residencial a uno y otro lado del soterramiento de las vías.
- **Área de equipamiento institucional de la desembocadura del Guadalhorce**, actuación vinculada a la de Paseo Marítimo de Poniente, que aprovechará la centralidad inducida en el sector “Térmica” para, conjuntamente y con las cualidades ambientales del enclave costero de la desembocadura del río, implantar usos institucionales de rango supramunicipal (se incluye como parte del SG-LO.1). Se prevé su destino para alojar instituciones de acuerdo con el objetivo de atracción de actividades formulado por el II Plan Estratégico de Málaga.

Como ámbito que tiene una doble condición, litoral y fluvial, su vocación principal es erigirse como zona de esparcimiento y áreas libres para la población, postulándose como lugar de transición y continuidad entre el paseo marítimo de poniente y el parque metropolitano del Guadalhorce previsto en el POTAUM.

Como pieza clave, estructura el encuentro de dos grandes ejes de esparcimiento de la población, paseo marítimo y río Guadalhorce, y vinculado a la playa, sin olvidar su vinculación con los grandes equipamientos deportivos para competiciones de alto nivel ejecutados en el Sector colindante de la Finca Pato (Palacio Martín Carpena, Estadio de Atletismo, Centro acuático de Málaga...).

Este hecho, unido a las reservas para el Centro de Raqueta y otros usos previstas o los suelos aún vacantes, nos hace reflexionar y confiar en la idoneidad de la implantación de un equipamiento institucional complementario a estos acontecimientos deportivos de alto nivel (federaciones, edificios de apoyo y representación,...) o de cualquier otro de condición similar que cualifique y sea referencia del lugar desde su entorno, como remate de la fachada marítima de la ciudad y de la fachada urbana de los equipamientos deportivos a la desembocadura del Guadalhorce.

- **Entorno de Campanillas** se disponen tres grandes nuevas piezas, localizadas estratégicamente en los lugares de acceso principal. Al norte del eje radial de la Vega en su encuentro con la autovía del P.T.A. (Manceras Oeste). Al norte de la Estación de Santa Águeda. Al norte de la prolongación de la Avda. Ortega y Gassét en el nudo de Mercamálaga.
- **Reserva estratégica de equipamiento metropolitano** en el borde oeste del término municipal. Al Sur de Santa Rosalía, entre la nueva vía radial de la vega de Campanillas y la Autovía del Guadalhorce y la autovía del P.T.A., el territorio posee un inestimable valor de posición central en la aglomeración metropolitana.

A escala local, la pieza tiene capacidad para articular los desarrollos mixtos de usos residenciales y económicos que el Plan establece en este entorno. Y a escala de la metrópolis, es el lugar de entronque de usos y actividades de los municipios del Valle con la capital. Su valor de posición es pues hoy evidente, aunque su destino específico no puede ni debe ser predeterminado, en tanto que el modelo metropolitano de nuevo reparto de actividades no avance hacia su madurez.

- **Nuevo Hospital de la ciudad**, 250.000 m<sup>2</sup>. junto a la Carretera de la Colonia de Santa Inés y a la Línea 1 del Metro, en el entorno del Área de Oportunidad de Lagar de Oliveros-Soliva, coincidente con el que en tal zona prevé el POTAUM, para el nuevo hospital programado.
- **Parque de Interpretación del Transporte y la Obra Pública**, en los terrenos del antiguo Cuartel del Campamento Benítez, cuya ejecución correrá a cargo de la Junta de Andalucía.
- **Otros equipamientos metropolitanos** previstos en el POTAUM, como el ligado al paso del distribuidor oeste metropolitano, o el de carácter ambiental de Los Montes de Málaga en la Carretera de Las Pedrizas que se localizará tras la redacción de un Plan Especial, en los terrenos previstos, junto a un colegio privado.

#### 4.4. Relocalización y nueva distribución de usos.

##### La Residencia.

Las oportunidades para nuevos crecimientos de la ciudad están ya muy limitadas por restricciones naturales de su entorno: topográficas, por calidad de los paisajes naturales o sensibilidad de los ecosistemas, y singularmente, en el curso alto del Campanillas, por la vigencia y capacidad de la agricultura.

Cualquier crecimiento se aproxima a condiciones límite en la valoración del costo ambiental. Esta condición del territorio ha sido asumida por el Plan aplicando cuatro criterios básicos para la implantación y distribución territorial de los usos:

- a) Son prioritarias las operaciones de **reforma interior** que tengan por objeto sustituir usos improcedentes en su lugar.

De este criterio resultan las siguientes actuaciones:

Sustitución de usos industriales y de servicios técnicos en el corredor ferroviario entre la Ronda Exterior y la Estación Central, con la implantación de uso residencial de intensidad alta en El Duende, San Rafael, Repsol y La Princesa.

Sustitución del uso industrial residual en Martiricos, calificando el suelo para mezcla de uso residencial y terciario, con predominio del residencial.

Sustitución de usos industriales en el extremo oeste del Paseo Marítimo de Poniente (Pacífico/Nereo, Torre del Río, Térmica y Gas Natural), asignando a estos enclaves una mezcla de usos con predominio de la residencia y el terciario.

Sustituciones de industria en enclaves menores, como Los Guindos y otras piezas nucleadas por la carretera de Cádiz.

- b) **Cambio de calificación**, de uso industrial a residencial, en piezas de suelo urbanizable o urbano no consolidado del Plan de 1997 que no se han desarrollado, intersticiales o colindantes a la zona industrial del Guadalhorce. Se destinan así a vivienda los sectores de Buenavista (parcialmente), Cross-Amoniaco, y La Corchera. Estos sectores ahora incorporados al uso residencial, junto con los que ya lo habían sido en el Plan General de 1997 (Sánchez Blanca, parcialmente Intelhorce, y Campus Universitario) constituyen una masa crítica residencial que interrumpirá y controlará la excesiva continuidad de la ocupación industrial. El Plan define e instrumenta así una de sus principales actuaciones de revisión de anteriores previsiones. Para reforzar este modelo urbano, dándole gran extensión y complejidad, se vincula y se le da continuidad a las nuevas áreas residenciales con las previstas actividades terciarias en Intelhorce, El Tarajal y el borde fluvial, vinculadas éstas a actividad aeroportuaria.
- c) Piezas **intersticiales de borde**. Con aparente paradoja, la ciudad tiene áreas vacantes que, estando situadas en sus bordes, conceptuamos topológicamente como *intersticiales*, en cuanto que al exterior están limitadas por accidentes o topografías impracticables; esto es, son de hecho alveolos vacantes de la ciudad. Su ocupación urbana corresponde pues más bien al concepto de *relleno* de que de operación de extensión. Están en esta situación los límites Oeste del Puerto de la Torre, desde Soliva a Puerto Sol; El borde Oeste de Churriana entre El Retiro, la Hiperronda y la Sierra, y el borde Noreste de El Palo, entre los trazados antiguo y nuevo de la autovía de Ronda (Wittenberg, Camino de Olías y El Tinto).

- d) **Crecimientos por extensión.** Corresponden propiamente, aunque nunca de modo puro, al concepto habitual de crecimiento, generado en los bordes por impulso de la actividad urbana. En Málaga solo aparece este tipo de extensión en los bordes con la vega del Guadalhorce, producto de tensiones dinámicas basadas en la activación del entorno metropolitano: por la actividad y la imagen del Parque Tecnológico, y por demandas de crecimiento de Campanillas, Santa Rosalía, Maqueda y asentamientos de Colmenarejo. El crecimiento en el oeste de la ciudad tiene potentes factores limitantes, bien sea el más potente en esta área, el ruido generado por el Aeropuerto, o el relieve del suelo, y sobre todo la condición paisajística de las vegas, que es un valor incuestionable del lugar de asentamiento de Málaga. Pero es el territorio más adecuado para las extensiones de condición topológica menos constreñida, donde la forma urbana puede participar tanto de los patrones urbanos peexistentes, como de las formas geográficas del lugar, y concebirse con elasticidad la ordenación y la extensión de los crecimientos.

Corresponde también a esta condición la extensión noreste del Puerto de La Torre, sobre la meseta de San Cayetano y sus alrededores.

La descripción singular de cada una de las áreas y sectores de implantación del uso residencial, así como su cuantificación, parámetros, y la cuantificación general de la residencia en el Plan General, se exponen en el Título VIII de esta Memoria.

### **La distribución de los usos productivos y las actividades económicas.**

- a) Caducidad de enclaves obsoletos o en posición improcedente.

Esta Revisión del Plan inicia una reflexión general en la ciudad que habrá de ser la cuestión central en sucesivos momentos de pensamiento generalista y de planificación en Málaga: el agotamiento del suelo disponible para desarrollo urbano y el valor de posición de la capital provincial en la Costa, obligarán al filtrado de actividades inoportunas en posiciones privilegiadas. O lo que es lo mismo, se habrá de prestar atención creciente al coste de oportunidad de las actividades.

En paralelo a esta reflexión, que se ha planteado en esta Memoria también a propósito de los estudios sobre las actividades económicas, este Plan inicia la instrumentación de unas primeras actuaciones (o mejor, operaciones) de renovación de usos que resultan impertinentes en los lugares donde se desarrollan.

Se cumplen con ello dos objetivos. El primero e inmediato, regenerar las áreas correspondientes y dotarlas de la actividad y cualidad ya reclamada en ellas; y el segundo, y trascendente para el porvenir urbanístico de Málaga, iniciar el aprendizaje administrativo, empresarial y profesional que tales operaciones, infrecuentes y novedosas en la ciudad, requieren. Málaga necesitará en breve desarrollar y poner a punto capacidades hoy no disponibles. La planificación al servicio de ciudades “que ya no van a crecer” tenderá a convertirse en la acción urbanística habitual, también en Málaga, como está sucediendo en otras ciudades europeas que han dejado de crecer en extensión.

A propósito de la distribución del uso residencial se han repasado ya en el epígrafe anterior las piezas interiores de suelo ocupado por usos industriales obsoletos o en posición que ha devenido inadecuada, donde el Plan determina la sustitución del uso. Las principales de estas piezas, donde se ha dictaminado la caducidad urbana del uso, extinguiendo el modelo de intrusión de industria en áreas residenciales, son:

- Eje El Duende – San Rafael – La Princesa.
  - Eje marítimo Térmica – Pacífico – Nereo.
  - Los Guindos y otras piezas menores nucleada por las carretera de Cádiz.
  - Martiricos en el eje central del Guadalmedina.
  - Industria cerámica: a corto plazo en el entorno Trévez-Campanillas.
  - Polígonos parcialmente requeridos de sustitución para renovación, bien con destino a vivienda, pero también terciario o a uso productivo renovado: La Estrella y El Viso.
- b) Cambio de calificación en suelos urbanizables o urbanos no consolidados no desarrollados, donde se extingue la previsión de actividad productiva.

Allí donde el crecimiento del uso productivo supone un riesgo de colapso, por la extensión excesiva y compacta de la actividad, se ha propuesto la descalificación del uso antes previsto. Para equilibrar y redistribuir las actividades en la ciudad de acuerdo con un patrón más diversificado, se interrumpe el uso industrial en el área de Guadalhorce, conteniéndolo donde ya está implantado. El cambio de destino afecta a los sectores de Buenavista (parcialmente), Amoniaco, y la Corchera. Se han exceptuado de este criterio el subsector más occidental de Buenavista, para ser destinado a actividades logísticas duplicando el colindante Centro de Transporte de Mercancías, y el subsector central también de Buenavista, para ser destinado a industria urbana, creando un área de recepción de las industrias deslocalizadas de posiciones interiores en las áreas centrales y residenciales.

- c) **Nuevas áreas de expansión de actividades productivas.** Se estructura y ordena el entorno territorial del Parque Tecnológico, desde la Hiperronda y el actual sector de Trévez a ambos lados de la carretera de la Colonia de Santa Inés y desde Mercamálaga hasta el límite del término municipal con Cártama en la margen sur de la autovía A-357, además se reserva una gran área de suelo al sur de Santa Rosalía y otras en el entorno sur, oeste y norte del P.T.A., para una gama de actividades económicas, terciarias, productivas y logísticas. Dentro de este modelo local de ocupación se reservan nuevas áreas logísticas en el entorno de Mercamálaga al sur de la autovía.
- d) **Áreas de desarrollo empresarial dinamizadas por la actividad aeroportuaria.** Para captar las externalidades del Aeropuerto y de su ampliación, se reservan y destinan a actividades mezcladas (empresarial, logística y productiva) determinadas piezas territoriales en el entorno del Aeropuerto. Principalmente gravitan sobre el distribuidor Norte, que vincula los territorios situados al Este y Oeste con el acceso Norte a las Terminales. Los enclaves son:
- **Sector Tarajal-Huertecilla**, núcleo central en relación con los demás desarrollos, con destino preponderante empresarial, admitiendo usos productivos y mixtos hacia el oeste.
  - **Sector lineal del borde fluvial** izquierdo del Guadalhorce, que construye una nueva fachada empresarial ante la nueva pista aeroportuaria y edificios terminales. Tiene su origen y referencia central en El Tarajal.
  - **La Huertecilla**, desarrollo hacia el oeste de las piezas anteriores.
  - **La Loma**, en el flanco oeste del acceso norte al Aeropuerto, que debe incorporar mezcla de actividades empresariales, Logística y productivas.
  - **Azucarera**, pieza de suelo vinculada al flanco sureste del Aeropuerto, adecuada para actividades más urbanas, entre ellas hoteleras.

La descripción cuantitativa y paramétrica de estas piezas se expone en los Capítulos correspondientes del Título IX sobre Clasificación y Calificación del Suelo.

## CAPÍTULO QUINTO. ADECUACIÓN A LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL.

### 5.1. Adecuación al modelo de ciudad previsto en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).

De conformidad con lo dispuesto en el art. 45 "Modelo de ciudad" del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, y art. 23.2.a) del Decreto 220/2006, de 19 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo y se modifica el Decreto 202/2004, de 11 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería, se establece con carácter general, en cualquier innovación de plan general, el tener que justificar que los crecimientos propuestos de suelo urbanizable no sean superiores al 40% del suelo urbano existente ni los crecimientos que supongan incrementos de población superiores al 30% en ocho años, para desarrollos turísticos, industriales o residenciales.

#### Número de viviendas propuestas por el PGOU:

- Suelo Urbano Transitorio: 7.835
- Suelo Urbanizable Transitorio: 22.693
- Suelo Urbano No Consolidado: 13.938 (Descontando las existentes).
- Suelo Urbanizable Sectorizado: 28.838
- Total viviendas propuestas: 73.304

#### Número de habitantes propuestos por el PGOU:

- Coeficiente de habitantes/vivienda (Orden 29-9-2.008): 2,4.
- Capacidad de población resultante según la Revisión del PGOU:  $73.304 \times 2,4 = 175.930$  habitantes
- Población existente según el último Padrón de habitantes (2.009): 568.305 habitantes.

#### Suelo Urbanizable Propuesto por el PGOU (Excluido el industrial): Suelo

- Nuevos Sectores del Suelo Urbanizable: 8.002.765 m<sup>2</sup>s.
- Suelo Urbanizable en ámbitos de Planeamiento Aprobado: 8.014.224 m<sup>2</sup>s.
- Total Suelo Urbanizable Propuesto por el PGOU: 16.016.989 m<sup>2</sup>s.

#### Exclusión de propuestas contenidas en el POTAUM:

- Viviendas incluidas en áreas de oportunidad: 14.927.
- Suelos urbanizables no industriales incluidos en áreas de oportunidad: 2.483.447 m<sup>2</sup>s.

Dado el carácter normativo del citado precepto para el planeamiento urbanístico, indicar que el documento de revisión del PGOU cumple los citados condicionantes, atendiendo al siguiente cuadro:

CRECIMIENTO URBANISTICO PGOU-MALAGA TRAMITACIÓN (Excluyendo las áreas de oportunidad art. 15.3 POTAUM)				PARAMETROS DE REFERENCIA: POTA y Decreto 220/06
PROPUESTA DE ORDENACIÓN		INCREMENTOS		
Total s. urbano (SUC + SUNC) (m <sup>2</sup> )	71.470.900	SUELO URBLE.	19%	40%
Total s. urble.(m <sup>2</sup> )	13.533.542			
Población actual	568.305	POBLACION	25%	30%
Tamaño medio del hogar estimado	2,4			
Capacidad de población resultante	140.105			
Nº viviendas existentes	231.103	VIVIENDA	25%	25%
Nº viviendas propuestas	58.377			
Total s. Urbano consolidado (m2)	59.651.771	SUELO URBLE. (excepto industrial)	23%	30%
Total s. Urble. (exep. Industrial) (m2)	13.533.542			

## 5.2. Adecuación al Plan de Ordenación del Territorio para la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM).

### 5.2.1. Introducción.

Con fecha 21 de julio de 2009 fue aprobado el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga, mediante Decreto 308/2009 (BOJA número 142 de 23/07/2009), cuyo ámbito territorial comprende íntegramente los términos unicipales de Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Almogía, Álora, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Coín, Málaga, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán.

De conformidad con lo dispuesto en la Disposición transitoria segunda del citado Decreto 308/2009 de 21 de julio, relativa a la "Adaptación del planeamiento urbanístico en tramitación", se dispone que «Los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los municipios de la aglomeración urbana de Málaga, que estuvieran formulándose a la entrada en vigor del presente Decreto, deberán adaptarse a las determinaciones del Plan que mediante el mismo se aprueba, con independencia del grado de tramitación que hubiera alcanzado».

A tal efecto el art. 5 de su normativa establece « Los planes urbanísticos (...) de las Administraciones (...) en la aglomeración urbana de Málaga se ajustarán al contenido del presente Plan de Ordenación del Territorio, que les vinculará en función del carácter de sus determinaciones y, en su caso, mediante los procedimientos establecidos en el Título II de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y en esta Normativa».

Consecuentemente con ello, en el presente apartado se justifica el ajuste del documento de Revisión del PGOU al contenido del POTAU, cumplimentando lo establecido en el artículo 9.A) a) de la LOUA.

#### 5.2.2. Áreas de Oportunidad de la Aglomeración Urbana.

##### A. Áreas de Oportunidad de contenido productivo.

- Área de Oportunidad A.1 “Ampliación del Parque Tecnológico de Andalucía.

Este Área de Oportunidad la localiza el POTAU de forma imprecisa y por tanto susceptible de ajustarse por el Plan General.

El PGOU ajusta pues su ámbito, de manera que quedan incluidos los siguientes sectores que representan el crecimiento natural hacia el norte del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA):

PA-CA.9 (97). Lo compone el planeamiento de desarrollo del sector de suelo urbanizable programado del PGOU-97 (SUP-CA.10), cuya ejecución material se encuentra en marcha en la actualidad. La superficie de suelo es de 366.216 m<sup>2</sup>. y su edificabilidad de 0,28 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>s.

SUS-CA.23. Lo forma el sector de suelo urbanizable sectorizado que la revisión del Plan General determina como “Extensión del PTA”. Se sitúa al norte y este del anterior, cuenta con una superficie de 570.116 m<sup>2</sup>. y su edificabilidad de 0,28 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>s.

SUNS-CA.1. Lo forma el área de suelo urbanizable no sectorizado denominado “Área de Oportunidad PTA” situado al norte de los anteriores y que cuenta con una superficie de suelo 482.505 m<sup>2</sup>. y su edificabilidad deberá ser similar a la del PTA actual.

Todo este suelo alcanza las 141,80 Ha. superando las previstas por el POT para este Área de Oportunidad que son 140 Ha.

Los usos previstos engloban todas aquellas actividades relacionadas con la investigación, desarrollo e innovación de sistemas en los que las nuevas tecnologías desempeñan un papel fundamental en la aplicación de los mas diversos procesos productivos de la industria y los servicios.

Las dotaciones para equipamientos que en los sectores productivos se reservan para uso social, en este ámbito se destinan a acoger usos universitarios y centros de formación prioritariamente.

Cuadro resumen del Área de Oportunidad definida por la Revisión del PGOU:

AREA DE OPORTUNIDAD A1 (Ampliación del Parque Tecnológico de Andalucía)			
	Superficie (m2s)	Techo Total (m2t)	ie (m2c/m2s)
SUNS-CA.1	482.505,00	135.101,40	0,28
SUS-CA.23	568.958,00	159.308,24	0,28
PA-CA.9 (97)	359.563,00	100.677,64	0,28
<b>TOTAL</b>	<b>1.411.026,00</b>	<b>395.087,28</b>	<b>0,28</b>
<b>OJETIVOS POTAUM</b>	<b>1.400.000,00</b>	Diferencia + 0,8% menor del 10% maximo	

- Área de Oportunidad A.2. “Plataforma logística asociada al Puerto de Málaga”.

Tras el debate abierto por la implantación de este área de oportunidad en una zona del municipio donde por una parte ya existe un Centro de Transportes de Mercancías y además se prevé su ampliación en un breve plazo de tiempo y ante la oposición de los habitantes de la zona, la Consejería competente tras un estudio pormenorizado, ha considerado que las necesidades de instalaciones logísticas de Málaga y su entorno quedaran cubiertas mediante la referida ampliación del CTM y la puesta en marcha del proyecto de área logística de Antequera.

De lo anterior se concluye que este área de oportunidad será desarrollada por el planeamiento urbanístico siguiendo las determinaciones establecidas en el POT, aunque sin destinar 96 Ha. a Centro de Transportes tal como se establece en la Ley 5/2001 de áreas de transportes de mercancías.

Al encontrarse este Área enclavada entre los términos de Cártama y Málaga, se ha estimado que la parte que corresponde al municipio de Málaga supone 160 Ha. de las 200 Ha. que se recoge en la ficha del POTAUM.

Los ámbitos de suelos urbanizables que forman este Área de Oportunidad son:

- **SUS-CA.19.** Sector de “Las Moras”, situado en los límites con el término municipal de Cártama, cuenta con una superficie de 711.866 m<sup>2</sup>. y una edificabilidad de 0,35 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.
- **SUS-CA.8.** Denominado “Rosado Oeste” se sitúa al sur de la autovía del Guadalhorce, cuenta con una superficie de 156.207 m<sup>2</sup>. y su edificabilidad de 0,35 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.

- **SUS-CA.9.** “Rosado Central”, sector situado al este del anterior, cuenta con una superficie de suelo de 223.441 m<sup>2</sup>. y su edificabilidad de 0,35 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.
- **SUS-CA.10.** “Rosado Este”, sector situado al este del anterior, cuenta con una superficie de suelo de 279.158 m<sup>2</sup>. y su edificabilidad de 0,35 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.

Además se incluye en éste área de oportunidad el equipamiento dotacional considerado como sistema general SGIT-CA.10 “Liria Suroeste” con una superficie de 224.577 m<sup>2</sup>.

Los sectores cumplen todos los objetivos impuestos por el POTAUM al Área de Oportunidad:

- Dotaciones locales: los niveles más altos del Artº 17.1.2ª.b. de la LOUA.
- Los usos productivos se orientan a la implantación de actividades empresariales, industriales y terciarias.
- Condiciones de ordenación: Se integran en el sistema de espacios libres de los sectores los cursos de los arroyos que discurren por su ámbito, además de localizarse como transición del núcleo residencial de Santa Rosalía.
- Se procurará la incorporación de las preexistencias naturales (vaguadas, cerros, arroyos, formaciones arbóreas) al sistema de espacios libres.
- La actuación deberá resolver las situaciones de inundabilidad que puedan estar provocadas por una avenida de periodo de retorno de 500 años del arroyo de Cantos, evitando los entubamientos, los embovedamientos y las canalizaciones duras (hormigón, escolleras...), y previo informe favorable de la Administración competente a las propuestas y su repercusión en la inundabilidad de otras zonas.

Cuadro resumen del Área de Oportunidad definida por la Revisión del PGOU

AREA DE OPORTUNIDAD A2 (PRODUCTIVA, LOGISTICA DOTACIONAL)						
	Superficie (m2s)	Techo Total (m2t)			le (m2c/m2s)	
SUS-CA.19	711.866,00	249.153,10			0,35	
SUS-CA.8	156.207,00	54.672,45			0,35	
SUS-CA.9	223.441,00	78.204,35			0,35	
SUS-CA.10	279.158,00	97.705,30			0,35	
SGIT-CA.10	224.577,00					
<b>TOTAL</b>	<b>1.595.249,00</b>	<b>479.735,20</b>				
<b>OJETIVOS POTAUM</b>	<b>1.600.000,00</b>	<b>DIFERENCIA -0,29% menor del 10% maximo</b>				

### B. Áreas de Oportunidad de contenido residencial.

- Área de Oportunidad B.1 “Soliva Norte-Lagar de Oliveros”.

En cumplimiento del POTAUM se delimita el Área de Oportunidad B1 (Lagar de Oliveros-Soliva), con los siguientes sectores y superficies y objetivos impuestos al Área.

Cuadro resumen del Área de Oportunidad definida por la Revisión del PGOU

AREA DE OPORTUNIDAD B1 (LAGAR DE OLIVEROS- SOLIVA)						
	Superficie (m2s)	Techo Total (m2c)	Techo Resid. (m2c)	Nº Vivi.	le (m2/m2)	Densidad (Viv/Ha )
LAGAR DE OLIVEROS.- SUS PT5	940.596,60	470.000,00	399.500,00	4.700	0,4997	49,97
SOLIVA OESTE.- SUS PT6	178.920,00	100.195,20	85.165,92	1.002	0,56	56,00
SG HOSPITALARIO.-SGIT PT5	257.063,80					
SG ANTIGUO VERTEDERO.-SG PT1	250.994,50					
<b>TOTAL</b>	<b>1.627.574,90</b>	<b>570.195,20</b>	<b>484.665,92</b>	<b>5.702</b>	<b>0,3503</b>	<b>35,03</b>
<b>OBJETIVOS POTAUM</b>	<b>1.800.000- 10%= 1.620.000</b>					<b>35</b>

Se cumplen, pues los objetivos del POTAUM, con el ámbito delimitado con estos dos sectores y los dos sistemas generales incluidos. La superficie del Área es un 10% menor que la requerida, lo que es permitido en el ajuste a la escala del PGOU de la superficie delimitada por el POTAUM, según el Artº 8 del POTAUM.

Dicho ajuste tiene en cuenta las condiciones topográficas de los suelos delimitados por el POTAUM junto a la hiper-ronda, para excluir de los sectores los suelos con mayores pendientes, de difícil implantación tanto para los usos residenciales como de áreas libres, y cuya delimitación incrementaría los techos edificables reales de los sectores y sin alcanzar los objetivos de densidad requeridos.

Los sectores cumplen todos los objetivos impuestos por el POTAUM al Área de Oportunidad:

- Densidad mínima de 35 viviendas/hectárea.
- Viviendas de Protección: 55 % del número de viviendas.
- Usos de actividades económicas compatibles: 15% edificabilidad total.
- Dotaciones locales: los niveles más altos del Artº 17 de la LOUA.
- Condiciones de ordenación.
- El equipamiento metropolitano que ha de delimitarse de 25Has, Eq-11, en el ámbito es el Sistema General Hospitalario SGIT PT5, con dicha superficie.
- Los dominios públicos y sus servidumbres se excluyen de la delimitación de los sectores. Las zonas inundables no podrán ser ocupadas por la edificación, integrándose en las zonas verdes.
- Se propone un vial norte-sur, como vial estructurante de todo el Área, con posibilidad de localizar una plataforma reservada de transporte público, y que garantizará la conexión con la ampliación de la Línea 1 del Metro.
- En la ordenación de los sectores, iniciada paralelamente a este PGOU, se da prioridad a los itinerarios peatonales y a los de utilización compartida.
- Las infraestructuras a las que el POTAUM condiciona el desarrollo de esta actuación serán coetáneas con ella.

- Área de Oportunidad B.2 “Vega del Guadalhorce – Campanillas”.

La extensión prevista en el POT para esta Área de Oportunidad abarca suelos clasificados como urbanos consolidados (Núcleo de Los Manceras) y otros que actualmente se encuentran en desarrollo por el Plan vigente (suelos urbanizables programados: SUP-CA.4, “Hacienda Segovia”, SUP-CA.5 “Carmona” y SUP-CA.9 “El Cerradillo”) y que la Revisión del PGOU los excluye en su labor de ajuste de las determinaciones del POT. De esta manera el área resultaría formada por los siguientes sectores de suelo urbanizable:

- SUS-CA.15. Sector denominado “Rebanadilla”, situado al suroeste de la vega media del río Campanillas, limitado al sur por la autovía del Guadalhorce A-357, al oeste por la autovía del Parque Tecnológico, al norte por el vial estructurante longitudinal este, sistema general de comunicaciones SG-CA.6 y al este con el sector SUS-CA.18. Cuenta con una superficie de 208.406 m<sup>2</sup>. y su edificabilidad de 0,70 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.
- SUS-CA.16. Sector denominado “Maceras Oeste”, situado al norte del anterior y limitado al este por el núcleo existente de Los Manceras, al norte con el sector de planeamiento aprobado PA-CA.2(97) y al oeste con el sistema general de equipamiento SG-CA.3 “Manceras”. Cuenta con una superficie de 80.091 m<sup>2</sup>. y su edificabilidad de 0,35 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.
- SUS-CA.17. Sector denominado “Vega de los Martínez”, situado al sur de los últimos crecimiento del núcleo de Campanillas (Hacienda Segovia y Carmona), limitando al este con el futuro encauzamiento del río Campanillas, al sur con el vial estructurante longitudinal este, sistema general de comunicaciones SG-CA.6 y al oeste con el núcleo existente de Los Manceras. Cuenta con una superficie de 459.297 m<sup>2</sup>. y su edificabilidad de 0,70 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.
- SUS-CA.18. Sector denominado “Vega de San Ginés”, situado al sur del anterior y limitado por el sistema general de comunicaciones SG-CA.6, al este por el parque metropolitano asociado al río Campanillas SGIT-CA.2, al sur con de los últimos crecimiento del núcleo de Campanillas (Hacienda Segovia y Carmona), limitando al este con el futuro encauzamiento del río Campanillas, al sur por la autovía del Guadalhorce A-357 y al oeste por el sector SUS-CA.15. Cuenta con una superficie de 616.135 m<sup>2</sup>. y su edificabilidad de 0,70 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.

El área de oportunidad B.2 del POTAUM, tiene su traducción en la Revisión del PGOU, con la materialización de una superficie total de 136,39 Ha., mayor que las 125 Ha. estimadas por aquel.

AREA DE OPORTUNIDAD B2 (VEGA GUADALHORCE-CAMPANILLAS)						
	Superficie (m <sup>2</sup> s)	Techo Total (m <sup>2</sup> t)	Techo Residencial (m <sup>2</sup> c)	Nº de Viviendas	le (m <sup>2</sup> c/m <sup>2</sup> s)	Densidad (Viv/Ha)
SUS-CA.15	208.406,00	145.884,20	124.001,57	1.459	0,70	70,00
SUS-CA.16	80.092,00	28.032,20	23.827,37	238	0,35	29,75
SUS-CA.17	459.297,00	321.507,90	273.281,72	3.215	0,70	70,00
SUS-CA.18	616.135,00	431.294,50	366.600,33	4.313	0,70	70,00
SG-CA.3	69.353,00	0,00	0,00	0	0,00	
SG-CA.6	82.787,00	0,00	0,00	0	0,00	
<b>TOTAL</b>	<b>1.516.070,00</b>	<b>926.718,80</b>	<b>787.710,98</b>	<b>9.225</b>	<b>0,61</b>	<b>60,85</b>
<b>OBJETIVOS POTAUM</b>	<b>1.250.000,00</b>					<b>40,00</b>

Los sectores cumplen todos los objetivos impuestos por el POTAUM al Área de Oportunidad:

- Densidad mínima de 60,85 viviendas/hectárea.
- Viviendas de Protección: 55 % del número de viviendas.
- Usos de actividades económicas compatibles: 15% edificabilidad total.
- Dotaciones locales: los niveles más altos del Artº 17 de la LOUA.
- Condiciones de ordenación.
- Se vinculan los espacios libres de los sectores limítrofes con el parque metropolitano PM-4 asociado al río Campanillas.
- La ejecución efectiva de los sectores colindantes con el río Campanillas requieren las obras de encauzamiento previo del río.
- Se propone el vial estructurante sistema general SG-CA.6 que contempla el encaje de la prolongación de la línea de Metro hasta el PTA.
- Se prioriza la red de itinerarios peatonales y el viario de utilización compartida, frente a la red rodada exclusiva.
- Las infraestructuras a las que el POTAUM condiciona el desarrollo de esta actuación serán coetáneas con ella.

### 5.3. El sistema de comunicaciones y transportes.

Se establece en el POTAUM que este sistema está constituido por la red ferroviaria, el Puerto y el Aeropuerto, la red de metro y tranvía, la red de transporte de viajeros y mercancías y la red viaria. El plano 01 del citado planeamiento queda incorporado como plano de información.

Una cuestión común a todos los componentes del sistema es la reserva de suelos para las infraestructuras previstas; así se ha hecho, en general, siempre que exista un estudio informativo al menos; en caso contrario, no.

Sí está garantizada la accesibilidad a estaciones y paradas de las redes de transporte desde la red viaria.

La parte del sistema general ferroviario del cercanías a Fuengirola, desde la MA-21 hasta el límite del término, tiene una anchura media de 35 mts., lo que posibilita su duplicación. El resto de actuaciones ferroviarias no está minimamente definido.

En la red de metro se han considerado las cuatro líneas previstas. Para la línea 3 se han establecido reservas de suelo allá donde no discurre por viario público de acuerdo con el Anteproyecto redactado; para la línea 4 se ha dibujado el trazado del estudio informativo aprobado, que discurre por terreno público.

Respecto a la red de transporte de viajeros y mercancías, se han hecho las reservas para los nodos; el de la estación María Zambrano se ubica bajo el viario de la Explanada. Las reservas establecidas para cada uno se explicitan en el Título VIII, apartado 4.2.4. En relación con las plataformas reservadas de rango metropolitano, en aquellas que se sitúan en vías de titularidad estatal no se ha hecho reserva pues esa Administración no nos permite actuaciones en ellas; en las vías de titularidad autonómica (A-357 y A-7056) no se ha hecho pero dado que la línea de edificación está a 100 mts. en los suelos urbanizables, se dispone de espacio suficiente: en vías de nueva creación (circunvalación de Churriana y vial b.3 desde el PTA a Alhaurín) se han establecido reservas a cargo de los sectores por los que discurre en el último y como Sistema General en suelo no urbanizable el primero.

Respecto al cumplimiento del artículo 46.1.b., la capacidad diaria máxima del sistema urbano de transporte colectivo total de la ciudad, suponiendo que existen 4 líneas de metro con una frecuencia de cinco minutos, funcionando 16 horas, y 40 líneas de autobuses, con una frecuencia de diez minutos, funcionando 15 horas, sería de:

$$(4 \times 16 \times 12 \times 450 + 40 \times 15 \times 6 \times 50) \times 2 = 1.415.700 \text{ Plazas/día.}$$

Bien actuando sobre la frecuencia o sobre el grado de ocupación o ambos parámetros, podemos hacer la siguiente hipótesis: dentro de parámetros de normalidad, el metro va a funcionar 5 horas al 100%, 7 horas al 40% y 4 horas al 2%, con lo que la capacidad ofertada sería:

$$2 \times 4 \times 12 \times (5 + 7 \times 0,4 \times 0,2) \times 450 + 2 \times 40 \times 10 \times (4 + 7 \times 0,4 + 4 \times 0,2) = 736.320 \text{ plazas ofertadas.}$$

Supuestas cumplidas las previsiones totales del número de viviendas que contiene el nuevo PGOU, con una ocupación de 2,4 habitantes, resultan que para cumplir la exigencia del artículo 46.1.b, habría que ofertar como mínimo:

$316,618 \times 2m4 \times 0,8 = 613.746$  Plazas demandadas.

Muy inferior a la oferta, por lo que aún podría disminuirse ésta.

En relación a la red viaria, el plano P.4.1. establece la jerarquía viaria, estableciendo las categorías de conexiones exteriores, viales metropolitanos y viario urbano. Viales de nueva creación son la circunvalación de Churriana, donde se reserva terreno como Sistema General de suelo no urbanizable y de suelo urbanizable, y la prolongación del acceso al PTA hacia Alhaurín, donde se reserva terreno dentro de los sectores urbanizables por donde discurre y como Sistema General de suelo no urbanizable en el suelo de esta categoría. El tramo del vial a.2 (Puerto-Zona Logística del Guadalhorce) entre la hiperronda y el vial b.3 no se contempla, pues la Zona Logística de Campanillas no tiene, según informe de la Consejería de Obras Públicas y Urbanismo, carácter prioritario, por lo que no se prevé su desarrollo por ahora; eliminado ese posible motivo generador de desplazamientos, para los nuevos desarrollos de Campanillas se disponen 4 viales longitudinales este-oeste de 4 carriles (al norte del haz ferroviario y paralelo al mismo, entre la autovía A-357 y los núcleos de Campanillas y Santa Rosalía-Maqueda, el desdoblamiento de la antigua carretera de Alora, y el situado entre el actual PTA y su prevista ampliación) y otros cuatro transversales norte-sur (Camino de Liria, Camino de Las Manceras, carril de La Longaniza y otro entre los dos últimos), que, junto con la prolongación en su caso del metro, el cercanías de Alora, las plataformas reservadas municipales y el aparcamiento de disuasión, es una oferta más que suficiente para los citados nuevos asentamientos residenciales y productivos. Las zonas de cautela que establece el artículo 49.9 se reflejan en el Plano I.5.5.

#### Infraestructuras de servicios.

En relación con el ciclo del agua se han estudiado los cauces de diversos arroyos, calculándose los dominios públicos correspondientes. Asimismo, se han contemplado todas las actuaciones de abastecimiento general a la ciudad, reservándose junto al término municipal de Alhaurín de la Torre una superficie de 45.000 m<sup>2</sup>. para la desaladora y otra de 90.000 m<sup>2</sup>. para la ampliación de la ETAP de Pilonas; para las tuberías previstas no se ha hecho reserva para las que deban discurrir a campo abierto por no conocerse aún su trazado y el resto irá por viario público o sus zonas de servidumbre y no edificación. Respecto a la depuración se han previsto reservas de terrenos de más de 290.000 m<sup>2</sup>. para la nueva EDAR del Guadalhorce, al sur de este río frente al Campanillas, y de unos 58.000 m<sup>2</sup>. para una futura ampliación de la actual EDAR del Guadalhorce junto a la MA-21.

Respecto al suministro eléctrico se han previsto reservas para las nuevas subestaciones eléctricas y se ha modificado la traza de algunos pasillos eléctricos por haberlo dispuesto el Plan Territorial sobre suelos edificados.

#### 5.4. El sistema de espacios libres metropolitanos.

##### A. Corredor Marítimo-Terrestre.

En cumplimiento del Artículo 54. 2 del POTAUM este Plan General incorpora la línea de deslinde del dominio público marítimo terrestre así como sus servidumbres de protección y de tránsito, que forman parte del corredor litoral. En el caso de la ciudad de Málaga no hay suelos que a la fecha de aprobación del POTAUM sean suelos no urbanizables en la zona de influencia, por lo que no hay suelos de este tipo en el corredor litoral.

En cuanto a la recomendación de promover la generación de suelos destinados al sistema de espacios libres y equipamientos públicos en la zona de influencia, este Plan General así lo ha hecho donde ha sido posible y la continuidad de la fachada marítima lo ha permitido.

En relación con las instalaciones náuticas deportivas, el Ayuntamiento solicitó (Junta de Gobierno Local 23.Noviembre de 2.007) a la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA), de la Junta de Andalucía, la concesión administrativa de dominio público para la construcción y explotación de la instalación náutico-deportiva del Puerto del Morlaco, cuya instalación se prevé en el tramo litoral que se indica en el plano de ordenación del POTAUM, y cuya autorización por el PGOU estará condicionada a la previa valoración por la EPPA de su viabilidad técnica, económico financiera y ambiental.

##### B. Corredores Sierra-Litoral.

El único corredor sierra- litoral que se prevé por el POTAUM en el municipio es el nº 3, Los Álamos- Sierra de Mijas, que va desde la Sierra de Churriana hasta el mar en la zona de Torremolinos, atravesando, en el término municipal de Málaga, un sector de suelo urbanizable, Rojas- Santa Tecla, aprobado definitivamente, siguiendo el curso de un arroyo.

La zona de dominio público del arroyo, está delimitada y excluida, lógicamente, en el Plan Parcial aprobado, como suelo no urbanizable de protección. No así una franja mayor, que no es posible reservar sin retrotraer las actuaciones y trámites del Plan Parcial Rojas- Sta. Tecla. No es obligación en este tipo de suelos con instrumento de desarrollo aprobado, la incorporación de las zonas de servidumbre y policía como espacios libres de uso y disfrute público, tal y como establece el Artº 56.4 del POTAUM.

##### C. Parques Metropolitanos.

Se incluye a continuación una tabla de equivalencias de denominaciones entre el POTAUM y el PGOU, con las denominaciones de los Sistemas Generales en la 1ª Aprobación Provisional y en la 2ª.

SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES			
Sistemas Generales de Espacios libres de carácter metropolitano			
	POTAUM	PGOU	USO
<b>Parques Metropolitanos</b>			
Parque Desembocadura del Guadalhorce	PM 1	SGIT SGIT SNU G 2	Espacios Libres
Parque fluvial central del río Guadalhorce	PM 2	SGIT SNU CA 5	Espacios Libres
Parque asociado al río Campanillas	PM 4	SGIT CA 2, CA 3 SGIT SNU CA 4	Espacios Libres
Parque del Monte de San Antón	PM 6	SGIT SNU LE 1 SGIT	Espacios Libres
Parque de la Concepción	PM 7	SGIT	Espacios Libres
Parque del Arraijnal	PM 8	SGIT BM 2	Espacios Libres
Encauzamiento Río Campanillas		SGIT SNU CA2	Espacios Libres
<b>Vías de carácter recreativo</b>			
montes de Málaga		*	Vía Recreativa
Puerto de la Torre- Río Campanillas		*	Vía Recreativa
Guadalhorce- Cartaza		*	Vía Recreativa
Guadalhorce- Alhaurín		*	Vía Recreativa
<b>Corredor litoral</b>			

Al estar incluidos en el POTAUM, todos tienen el calificativo de IT (Interés Territorial).

Los que no tienen sigla de zona (CA, G, BM, LE...), están ya obtenidos. En los que la tienen está prevista su obtención. Sin ninguna otra sigla, en las Áreas de Reparto del Suelo Urbanizable Sectorizado. Los SGNSIT adscritos al Suelo Urbanizable No Sectorizado, y los SGIT SNU, adscritos al Suelo No Urbanizable.

Puede comprobarse, por tanto, que los 8 Parques Metropolitanos previstos por el POTAUM en la ciudad, se prevén también en el PGOU, obteniéndose por completo en el horizonte del Plan.

Las vías recreativas, por su propia idiosincrasia, formada por caminos y vías pecuarias existentes, además de la protección derivada de esta condición pecuaria en su caso, están calificadas como tales vías recreativas en Suelo No urbanizable, constituyendo una zona más de protección Territorial de dicho suelo.

El Plan General ha procurado la inserción territorial del sistema de espacios libres propuesto por el POTAUM, y los ha completado de manera que se interconexionen los espacios de valor natural y agrícola de la aglomeración urbana con los espacios libres de uso público ubicados en el municipio.

- PM.1 Parque de la Desembocadura del Guadalhorce.

Se delimita como Sistema General de Interés Territorial el Parque del Río Guadalhorce, acompañando, tal y como lo define el POTAUM, a las riberas del mismo desde la entrada en el término municipal hasta su desembocadura, donde se funde con el parque marítimo litoral, actuando como elemento articulador entre las zonas productivas empresariales de nueva generación que presentan fachada al recinto aeroportuario y este mismo, asumiendo compartidamente un papel regenerador de la actividad urbana en el borde fluvial.

El tratamiento adecuado de las márgenes del río Guadalhorce en su curso bajo, próximo al Tarajal y a Avenida Velázquez, complementado con la incorporación de terrenos caracterizados como Sistemas Generales de interés territorial, así como con los espacios libres resultantes de la ordenación del borde de los polígonos existentes, generará un parque fluvial lineal de carácter metropolitano, como el indicado en el planeamiento territorial, al que se podrán incorporar usos complementarios de carácter dotacional público que contribuyan a fomentar su utilización, tales como canal de remo u otros deportivos o de interés social, en función de su compatibilidad y adecuada inserción ambiental, siempre que no se vea distorsionada su imagen esencial como zona de parque equipado.

La superficie de Sistemas Generales a obtener alcanza una extensión de 286.362 m<sup>2</sup>s, con la consideración de Sistema General de Interés Territorial, adscrito al suelo no urbanizable, SGIT-SNU-G.2.

- PM.2 Parque Fluvial Central.

Las determinaciones del PGOU de Málaga son compatibles con la previsión del POTAUM de destinar determinados suelos no urbanizables en el borde del Guadalhorce a “Parque Metropolitano”., para articular la Zona de Interés Comunitario del río Guadalhorce y el Parque Desembocadura del Guadalhorce. Se delimita con el mismo ámbito del POTAUM, como SG SNU CA5.

- PM.4 Parque asociado al río Campanillas.

Lo constituye, fundamentalmente, el SGIT CA 2, Sistema General de Espacios Libres de 394.817m<sup>2</sup>, adscrito al Área de Reparto del Suelo Urbanizable Sectorizado, e integrado en el desarrollo del Área de Oportunidad residencial prevista en Campanillas. También formaría parte de la delimitación de este PM4 del POTAUM, el tramo correspondiente del SG de Infraestructura adscrito al SNU, SG SNU CA 2, que se delimita coincidente con el encauzamiento previsto en todo el río Campanillas.

▪ PM.6 Parque del Monte San Antón.

La zona delimitada como PM.6 en el POTAUM coincide con los Sistemas Generales ya obtenidos en la gestión de Planes Generales anteriores, calificados ahora, por su consideración como metropolitanos como SGIT.

El POTAUM incluye también, en este PM.6, una zona clasificada como urbanizable por el PGOU, SUS-LE.5, fundamentalmente para uso hotelero.

Se ajusta el ámbito de este PM 6, sustituyendo el suelo clasificado como urbanizable por otros suelos, al exterior de ellos, el SGIT SNU LE 1, de 58.636m<sup>2</sup>, que se adscriben al Suelo No Urbanizable, y que cumplen la misma misión encomendada por el POTAUM a la zona excluida, de unir territorialmente los sistemas obtenidos ya del Monte de san Antón.

**5.5. Sistema de Equipamiento de carácter metropolitano.**

<b>SISTEMAS GENERALES DE Equipamientos Y SERVICIOS PUBLICOS</b>			
<b>Sistema General de Equipamientos y de carácter metropolitano existentes</b>			
	<b>POTAUM</b>	<b>PGOU</b>	<b>USO</b>
Campus Universitario de Teatinos	Citados en memoria	SGIT	Equipamiento
Ámbito del Campus Universitario de El Ejido		SGIT	Equipamiento
Complejo Hospitalario Regional de Málaga.			
Hospital Carlos Haya.		SGIT	Equipamiento
Hospital Civil san Juan de Dios		SGIT	Equipamiento
Hospital Materno Infantil		SGIT	Equipamiento
Hospital Clínico Virgen de la Victoria		SGIT	Equipamiento
Museo Picasso.		SGIT	Equipamiento
Teatro Cervantes.		SGIT	Equipamiento
Archivo Histórico Provincial, antiguo Convento de la Trinidad		SGIT	Equipamiento
La Alcazaba y el Castillo de Gibralfaro.		SGIT	Equipamiento
Futuro Museo de Bellas Artes del Palacio de la Aduana.		SGIT	Equipamiento
Centro Andaluz de Arte Contemporáneo.		SGIT	Equipamiento
Plaza de Toros de la Malagueta.		SGIT	Equipamiento
Catedral		SGIT	Equipamiento
Palacio Arzobispal		SGIT	Equipamiento
Biblioteca Provincial		SGIT	Equipamiento
Jardín Histórico La Cónsula.		SGIT	Espacios Libres
Jardín Histórico El Retiro.		SGIT	Espacios Libres
Complejo Deportivo Martín Carpena.		SGIT	Equipamiento
Estadio de Fútbol de La Rosaleda.		SUNC R R 10	Residencial
Estadio Fútbol nueva Rosaleda-Deportivo S. Cayetano		SGIT PT 7	Equipamiento
Centro de Tecnificación Deportiva de Carranque.		SGIT	Equipamiento
Ciudad de la Justicia de Málaga.		SGIT	Equipamiento
Palacio de Exposiciones y Congresos de Málaga.		SGIT	Equipamiento

Sistema General de Equipamientos de carácter metropolitano propuestos	POTAUM	PGOU	USO
La Araña- Intercambiador Arroyo Totalán.	EQ 2	SGIT SNU LE 2	Comunicaciones
Equipamiento ambiental y turístico ligado al P.N. Montes de Málaga.	EQ 3	PE- SNU	Equipamiento
Parque de Interpretación del Transporte en Campamento Benitez	EQ 4	SGIT SGIT BM 1	Equipamiento
Equipamiento Central de la aglomeración.(Liria)	EQ 9	SGIT CA 9 SGIT CA 10	Equipamiento
Equipamiento ligado al paso del Distribuidor Oeste Metropolitano.	EQ 10	SGIT G 3	Equipamiento
Macrohospital	EQ 11	SGIT PT 5	Equipamiento

#### A. Equipamiento existente.

Se incorporan como tales SGIT todos los enumerados en el punto 5.2.3. de la Memoria del POTAUM.

Dichos equipamientos habían tenido hasta el momento la calificación de Equipamiento, generalmente en suelo urbano, o de Sistema General, también en suelo urbano.

#### B. Equipamientos propuestos.

Todos los Sistemas Generales propuestos por el POTAUM en la ciudad de Málaga en los Ámbitos de Localización Preferente se recogen en el PGOU y se caracterizan como dotaciones de carácter público, con la consideración de Sistema General de Interés Territorial.

Son todos suelos a obtener, excepto la mayor parte del Campamento Benítez, ya propiedad de la Administración. Y como tal se facilita la obtención del suelo para su implantación, como exige el Artº 65.7 del POTAUM.

Todos se adscriben para su obtención al suelo urbanizable, excepto el intercambiador de la Araña, calificado como de equipamiento que se obtendrá como suelo no urbanizable.

No se ha delimitado como tal el equipamiento ambiental y turístico ligado al Parque Natural de los Montes de Málaga, EQ 3, sino un Plan Especial de mayor ámbito que el exigible, en Suelo No Urbanizable, que será el que lo localice pormenorizadamente dentro de su ámbito, junto a otros usos de carácter educativo.

El EQ-9, equipamiento central de la aglomeración, se localiza algo más al sur de lo previsto en el POTAUM, SGs CA.9 y CA.10, haciéndolo coincidir con las previsiones del PGOU en el desarrollo de los suelos de Campanillas.

El equipamiento de la zona Soliva- Lagar de Oliveros es el elegido, por su tamaño y posición, tal y como exige el Artº 65.6 del POTAUM, para la localización del nuevo hospital de la ciudad.

## 5.6. Áreas de Protección Ambiental y Áreas de Interés Territorial. Artículo 69, 70 y 71 del POTAUM.

Las Zonas de Protección Ambiental y de Protección Territorial del POTAUM, se subdividen en las categorías que este PGOU dispone en función de sus valores ambientales comunes.

Las Zonas de Protección Ambiental del P.O.T.A.U.M, coincidentes con las que la LOUA denomina de Especial Protección por Legislación Específica, son las que tienen valores ambientales reconocidos por la legislación sectorial. Se integran en ellas las siguientes zonas.

- a) Los Espacios Naturales incluidos en la Red de Espacios Protegidos. de Andalucía (R.E.N.P.A):
  - El Parque Natural de los Montes de Málaga.
  - El Paraje Natural de la Desembocadura del Guadalhorce.
- b) Los Lugares de Interés Comunitario (L.I.C.):
  - Lugar en el Guadalmedina.
- c) Montes de Dominio Público.
- d) El Dominio Público Hidráulico
- e) El Dominio Público Marítimo Terrestre
- f) Las Vías Pecuarias.
- g) Las zonas de Protección Cautelar Arqueológicas.

Las Zonas de Protección Territorial , protegidas y delimitadas por el POTAUM en razón de sus valores singulares, ambientales, paisajísticos, agrarios, o por presentar riesgos, o por su función equilibradora del territorio de la aglomeración, están formadas por las siguientes zonas, producto de la pormenorización de la protección que el PGOU realiza de las zonas que el POTAUM delimita, que en el ámbito del municipio se circunscribe a los ámbitos serranos, los montes de Málaga y los regadíos del Guadalhorce.

- a) Ámbitos Serranos. Sierra de Churriana.
- b) Montes de Málaga.
  - La Áreas de Interés Florístico.
  - Las Áreas de Interés Forestal.
  - Los Suelos de Vega y Llanuras de Inundación.
  - Las Elevaciones Topográficas de Interés. Entre ellas:

- Monte San Antón
  - Cerro Coronado.
  
  - Las Áreas de Potenciación de la Biodiversidad. Riberas de reforestación.
  
  - Las Áreas para Acondicionamiento y Adecuación Paisajística.
  
  - Los Suelos con pendientes mayores del 30%.
  
  - Las Áreas de sensibilidad Paisajística.
  
  - El Suelo Agrícola.
- c) Regadíos del Guadalhorce.
- d) Áreas de Transición.

### 5.7. Del Diseminado Residencial en la Aglomeración.

No ha sido delimitado ningún hábitat rural diseminado, al no estar suficientemente explícitas en la Ley las características que deberán reunir, hasta que sea reglamentariamente desarrollada la Ley en dicho sentido.

Se han identificado los ámbitos con un número significativo de viviendas dispersas construidas con anterioridad al presente Plan, como exige el P.O.T.A.U.M en su Artº 24.1. Ninguno de ellos, reuniría, con la aplicación estricta de la L.O.U.A., las características de este Hábitat. Cuando exista el Reglamento que defina adecuada y pormenorizadamente estas características, el PGOU será modificado para incluir, en su caso, como tales Hábitats, a los que las reúnan.

Con independencia de ello, cubriendo la tercera opción que posibilita el Artº 25 del POTAUM, los suelos con un número significativo de viviendas y que reúnen o pueden reunir las características de urbanos, como en el caso de la Sierra de Churriana o de los Gámez, han sido clasificados como Suelos Urbanos No Consolidados.

### 5.8. Infraestructuras Energéticas.

Actualmente está en funcionamiento la Central de Ciclo Combinado en Campanillas por Gas Natural que evacua la energía producida a la subestación de los Ramos, según determinación del Ministerio de Industria.

Se necesita un estudio de la demanda para conocer la potencia solicitada y qué fuentes de suministro son necesarias, para crear un esquema de funcionamiento de la red que modifique el actual que responde a una situación obsoleta y desfasada.

La subestación de Los Ramos se creó en un momento en que su ubicación se encontraba en las afueras de la ciudad, suficientemente alejada de El Puerto de la Torre. Al crecer la demanda se fueron aumentando las líneas que entraban/salían de la misma, llegando a una situación actual en que las líneas que entran suministrarían una potencia mayor de lo que necesita la ciudad y son todas aéreas, creando un impacto en la zona, que es ya plenamente urbana, inaceptable. La subestación se ha convertido en un nodo energético de regulación de toda la aglomeración metropolitana, insostenible por la situación en la que está por lo que hay que trasladar esas funciones ajenas a la ciudad fuera de ella, a un nuevo emplazamiento, situado en principio al norte del Puerto de la Torre en un paraje que bien podría ser el conocido como Los Frailes. Las líneas que no sirven a la ciudad la circunvalarían por un pasillo exterior y desde este penetrarían a la urbe a las subestaciones de Los Ramos (modificada en las líneas y en el parque de transformación actual que es obsoleto), Montes e incluso Ciudad Jardín. Estas penetraciones se harían por pasillos norte-sur, en aéreo en los Suelos No Urbanizables y que no tengan expectativas de serlo, y en subterráneo el resto.

Nada de lo hasta ahora expresado se plantea en el documento o se hace mal, pero es necesario recogerlo. Los pasillos previstos para líneas aéreas, ya sean nuevas o existentes, pasan por encima de suelos urbanos o urbanizables (Campanillas, Soliva, El Atabal, Miraflores del Palo y Pinares de San Antón) lo que es inaceptable y no concuerdan con los extremos de la aglomeración con los previstos en los Planes de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol y la Axarquía.

Por otra parte, el documento prevé la construcción de nuevas subestaciones y líneas para suministrarles la energía, siendo estas subterráneas. En el PGOU aprobado inicialmente se recogían una serie de subestaciones, casi coincidentes con las propuestas en el documento, pero cuya ubicación se considera aproximada. No obstante, puede señalarse que es imposible la propuesta en los antiguos depósitos de Repsol y hay que ajustar las situadas en Universidad, San Julián, San Rafael, Salyt, Seminario, Castañetas y Ciudad Jardín; su ubicación será la prevista en el PGOU en revisión y en general los terrenos los obtendrá el Ayuntamiento.

## 5.9. Normativa.

### A. Ordenación de los Usos Urbanos. Justificación de cumplimiento de los artículos 18 y 19 del POTAUM.

El cumplimiento de las “Determinaciones para los nuevos crecimientos” del art. 18 del POTAUM tiene su encaje en los diferentes Títulos de la Normativa que integra la documentación del PGOU.

Se incluye a continuación un resumen de los contenidos de los artículos del PGOU que se ven afectados directamente por esta directriz y que se han modificado en el presente documento del PGOU:

Se amplía el Título I art. 1.1.7 “ Revisiones y modificaciones” así como Título II art.2.3.2 “ El Plan de Sectorización” apartado 7 y 9 del PGOU recogándose lo siguiente:

Los Instrumentos de planeamiento general introducirán criterios de sostenibilidad ambiental y de integración paisajística teniendo en cuenta en el diseño de las actuaciones urbanísticas los criterios reflejados en el art 18.4 y 18.5 del POTAUM.

Los instrumentos de planeamiento general no podrán clasificar como nuevos sectores de suelo urbanizable los terrenos en los que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

Los terrenos con pendiente media superior al cincuenta por ciento (50%) excepto cuando se trate del crecimiento natural de los núcleos urbanos históricos.

Los ámbitos donde se pueda presuponer la existencia de riesgos naturales o artificiales hasta tanto no desaparezca su situación.

Las zonas que conlleven un elevado impacto visual o limiten la perspectiva del conjunto urbano existente.

No podrán ser incluidos como edificables en la ordenación de nuevos sectores de suelo urbanizable los terrenos con pendientes superiores al treinta y cinco por ciento (35%).

Se amplía el Título II art. 2.3.6 “Reservas dotacionales y Criterios de ordenación del planeamiento de desarrollo” del PGOU recogándose lo siguiente:

En la ordenación de los suelos de uso residencial, industrial y terciario se cumplirán las directrices especificadas en el art.19 del POTAUM. Apartados 1,2 y 3 respectivamente.

Los Instrumentos de planeamiento de desarrollo introducirán criterios de sostenibilidad ambiental y de integración paisajística teniendo en cuenta en el diseño de las actuaciones urbanísticas los criterios reflejados en el art 18.4 y 18.5 del POTAU.

El cumplimiento efectivo de las citadas directrices se materializa en la ordenación de los concretos sectores de Suelo Urbanizable y se justifica individualmente en: Título IX PROTECCIÓN DEL MEDIO RURAL Y URBANO.

Sección 5. Medidas específicas por sectores de crecimiento Art. 9.3.22. Medidas Particulares.

En el referido art se describe la valoración ambiental realizada para cada sector de crecimiento a partir del siguiente esquema:

- Datos Básicos.
- Áreas Relevantes y Sensibles.
  - o Impactos. Matriz de Impactos.
  - o Descripción y valoración de los mismos.
- Criterios de Ordenación, condiciones y directrices.
- Medidas Correctoras.
- Valoración Global.

**B. La protección de las zonas por sus valores culturales. Justificación de cumplimiento de los artículos 78 y 79 del POTAUM.**

En el art.78 del POTAUM se especifica que los planeamientos urbanísticos establecerán las determinaciones necesarias para la protección integral de sus conjuntos históricos en los términos establecidos en la legislación especial.

En este aspecto, el presente PGOU declara vigente en su ámbito el PEPRI Centro del CHA de Málaga, aprobado definitivamente con fecha 30 de octubre de 1989 y actualizado con las modificaciones introducidas por el PGOU de 1997, así como por las Modificaciones Puntuales de Elementos, Actualizaciones y Revisiones del Catálogo de Edificios Protegidos, Estudios de Detalle etc, aprobados definitivamente. A excepción de las modificaciones introducidas por este PGOU, reflejadas en la ficha de Planeamiento del PAM PEPRI (83) M.

En la Memoria Propositiva Título VIII Capítulo 2º apartado 8º “*El Centro Histórico. Criterios para la actualización del PEPRI*” se especifican las directrices y aportaciones que este planeamiento general plantea para una posterior revisión o actualización del PEPRI como planeamiento de desarrollo.

Por otra parte, en el art. 79 del POTAUM se establecen las directrices y recomendaciones respecto a Protección y puesta en valor de los recursos culturales de interés territorial.

El presente PGOU establece distinción entre Protecciones Estructurales y Protecciones Pormenorizadas.

Se consideran Protecciones Estructurales las Protecciones de Inmuebles incluidos en el Catálogo Andaluz de Patrimonio Histórico Artístico ( BIC y Régimen de protección genérico) y todas las Protecciones Arqueológicas. Dichas Protecciones se reflejan en:

Plano P.1.4. Protecciones Estructurales del Medio Urbano.  
Edificación, Arqueología y Vegetación. E 1/5.000.  
Plano P.1.5. Protecciones Estructurales PEPRI Centro. E 1/ 2.000.  
Plano P.1.7.2. Protecciones Arqueológicas en SNU. E 1/ 20.000.

Las Protecciones Pormenorizadas se reflejan:

Plano P.2.5 Protecciones del medio Urbano, Edificación y Vegetación.  
Plano P.2.6 Protecciones PEPRI Centro.

Igualmente se incluyen en el Documento D los siguientes Catálogos:

- Catálogo de Edificios Protegidos.
- Catálogo de Jardines Protegidos.
- Catálogo de Protección Arqueológica.

#### **5.10. Procedimiento nº “PO 929/09” seguido ante la Sala de Málaga de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía.**

Contra el Decreto 308/2009 de la Consejería de Vivienda y Ordenación del territorio de la Junta de Andalucía de fecha 21 de julio de 2009, por el que se aprobó el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga publicado en el BOJA nº 142, de fecha 13 de julio de 2009 por este Excmo. Ayuntamiento de Málaga se ha formalizado demanda con fecha 18 de junio de 2010 en el Procedimiento PO 929/09, solicitando, y tras la tramitación correspondiente, dicte sentencia en la que se declare la nulidad de los siguientes extremos del POTAUM:

1. El Área de Oportunidad Productiva A-2.
2. La delimitación de “Los Montes de Málaga” como zona de Protección territorial que ha perjudicado las previsiones municipales en cuanto a la clasificación urbanística de los suelos en cuestión. En concreto a las dos siguientes actuaciones:
  - La clasificación urbanística municipal como urbanizables sectorizados, identificados como SUS.CA-21, CA-24 y CA-25 en la aprobación municipal de la revisión del P.G.O.U.
  - El Sector de Suelo urbanizable no sectorizado SUNS-LE.1 “Limonar Alto”, previsto en la aprobación provisional de la revisión del P.G.O.U,
3. Zonas de Protección ambiental y su incidencia en las edificaciones residenciales existentes en las barriadas de Pedregalejo, el Palo, las Acacias, Playa Virginia y la Araña sitas en dominio público marítimo terrestre y servidumbre de protección.
4. Posibilidad de implantar una Central de Ciclo Combinado por generación de energía eléctrica en el Polígono Guadalhorce.

5. Calificación como Parque Metropolitano de los terrenos de Arraijanal, al encontrarse estos terrenos se clasificados en el vigente PGOU como suelo urbanizable.
6. Determinados artículos de la Normativa del POTAUM: 5.3, 12.1.b), 14, 17.2.b y c, 18, 19, 54, 55, 58.4.h), 69.2, 70.1.b).

Por tanto la adecuación del documento de Revisión del PGOU a las determinaciones del POTAUM es por “imperativo legal” consecuencia de su vigencia y ejecutividad tras su entrada en vigor con su publicación en el BOJA, sin perjuicio de las acciones legales ejercitadas legítimamente por este Excmo. Ayuntamiento en defensa de la autonomía y competencias municipales.