

## CARTA DE PRESENTACIÓN

### LA CIUDAD DE LAS OPORTUNIDADES

**VÉLEZ MÁLAGA**, es por su historia, su cultura, su composición demográfica y sus dimensiones territoriales, uno de los más importantes municipios de Andalucía. Nuestra ciudad cuenta además con una sociedad dinámica y emprendedora, innovadora y moderna, que quiere afrontar con garantías los grandes retos económicos y sociales del siglo XXI, dando respuestas efectivas a las necesidades y exigencias de un mundo en permanente cambio; mundo marcado por la multiculturalidad, nuevas tecnologías y comunicación digital.

**VÉLEZ MÁLAGA** ha sido siempre una ciudad abierta y hospitalaria, como lo demuestra su historia milenaria, siendo protagonista de su propia vida, a la vez heredera de un pasado de innumerables testimonios y de un futuro siempre en construcción.

**VÉLEZ MÁLAGA** como territorio, por su enclave geográfico, sus paisajes, su mirada al mar, sus recursos naturales y su luz- que ha servido de inspiración infatigable para nuestros pintores y poetas- juega hoy un papel clave y primordial en el futuro de la Costa del Sol Oriental. No sólo por ser el buque insignia de la Comarca de la Axarquía, formada por 31 pueblos singulares, con tradiciones y costumbres asentadas durante siglos, sino también como motor dinamizador de la economía y actividad empresarial del este de la provincia de Málaga, desde sus perfiles identificadores de explotación de la agricultura y como referente turístico.

**VÉLEZ MÁLAGA** además es un municipio de referencia internacional de la industria de los productos subtropicales, estando el Parque Tecnológico, llamado a convertirse en el mejor enclave de la agroindustria del sur de Europa.

Por ello, **VÉLEZ MÁLAGA**, ambiciona a **SER** mejor, **REINVENTARSE** para dar una mayor calidad de vida a sus ciudadanos y visitantes, **REQUALIFICAR** sus oportunidades de futuro y **DIBUJARSE** proponiendo en este AVANCE una ciudad más sostenible, más proporcionada y más competitiva.

Francisco Ignacio Delgado Bonilla.

Alcalde-Presidente Vélez-Málaga

## PRÓLOGO

### UN NUEVO MODELO DE CIUDAD COMPACTA

El municipio de Vélez Málaga encara su presente y su futuro con la necesidad de definir su nuevo modelo de ciudad para los próximos años, y debe hacerlo conforme a una estructura urbana cohesionada, sostenible y que responda a los nuevos retos de desarrollo económico y empresarial.

La legislación autonómica ha planteado un nuevo y complejo escenario en materia urbanística para los Ayuntamientos andaluces, especialmente para los ubicados en la zona litoral, estableciendo protecciones en suelo no urbanizable que imposibilitan la implantación de actividades productivas claves para el crecimiento y la generación de empleo de una localidad como Vélez Málaga, motor de la Costa del Sol Oriental y una de las tres ciudades con más habitantes de la provincia de Málaga, que cuenta además, con un amplio y diverso territorio que se acerca a los 160 km<sup>2</sup>.

Es por ello que la única vía posible para hacer frente a esta situación es la revisión del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), que data del año 1.996, y que iniciamos con este Avance, en el que venimos trabajando desde el comienzo de este mandato, y que ponemos ahora a disposición de los ciudadanos, asociaciones y colectivos del municipio para que reflexionen y aporten sus propuestas, con el objetivo primordial de establecer entre todos la ciudad en la que vamos a vivir en las próximas décadas.

**M. Concepción Labao Moreno**  
Concejal Urbanismo, Infraestructura, Edificios Municipales, Servicios Operativos y NNTT.  
Ayuntamiento de Vélez Málaga.

## **AYUNTAMIENTO DE VÉLEZ-MÁLAGA**

### **EQUIPO DIRECTOR**

MARTA ARIAS GONZÁLEZ. arquitecta municipal  
RAFAEL PELÁEZ MARTÍN. arquitecto municipal

### **ASESOR TÉCNICO**

FRANCISCO SAN MARTÍN OLEA. arquitecto y urbanista

### **CONSULTORÍA EXTERNA**

SERRAMAR ECOURBANISMO S.L.  
CONTORNO S.A. redactor del plan de movilidad municipal.

### **REPROGRAFÍA Y EDICIÓN CARTOGRÁFICA**

INMACULADA ALÉS MARTÍN. técnico auxiliar en proyectos  
FERNANDO BUSTAMANTE ACUÑA. técnico auxiliar en proyectos  
DANIEL ORTIGOSA. ingeniero técnico en topografía

### **COLABORACIONES MUNICIPALES**

MARCO JURÍDICO.

LUIS DE FELIPE JIMÉNEZ-CASQUET. técnico en administración general

MARCO DEMOGRÁFICO

BEGOÑA BRAVO MURILLO. economista OALDIM  
ROCÍO MARÍN FERNÁNDEZ. socióloga OALDIM

MARCO PATRIMONIAL

EMILIO MARTÍN CÓRDOBA. arqueólogo

MARCO MEDIOAMBIENTAL

FRANCISCO RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ. licenciado en ciencias ambientales

MARCO INFRAESTRUCTURAL

EUGENIO QUINTERO MARTÍNEZ. ingeniero de caminos, canales y puertos  
EMILIO CASAS MARTÍN. ingeniero técnico industrial

MARCO URBANÍSTICO DE LAS ORDENANZAS

ANTONIO MARTÍN PAREJA. arquitecto técnico municipal y arquitecto

## INDICE TEMÁTICO

### MEMORIA

## TÍTULO 1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 INSTRUMENTACIÓN PARA LA ELABORACIÓN DE LA REVISIÓN DEL PGOU/96**
  - 1.1.1 Iniciativa municipal para la redacción del P.G.O.U. de Vélez Málaga
  - 1.1.2 Metodología de los trabajos
  - 1.1.3 La Oficina del Plan General (OP) -c/ las Tiendas, 22-
- 1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE SU FORMACIÓN**
  - 1.2.1 La necesidad de revisar el PGOU/96 y su adecuación al POT de Andalucía: Norma 45 (N)
  - 1.2.2 La conveniencia y oportunidad de la revisión del planeamiento urbanístico actual.
- 1.3 MARCO JURÍDICO**
  - 1.3.1 El marco legal que regula la ordenación territorial y urbanística en Andalucía
  - 1.3.2 La regulación de la ordenación territorial: P.O.T.A., P.O.T.\_Axarquía y P.P.C.L.A.
  - 1.3.3 La regulación de la ordenación urbanística: L.O.U.A. 2/2012.
  - 1.3.4 La legislación sectorial con relación al planeamiento urbanístico: Patrimonio Histórico, Medio Ambiente, Costas, Carreteras, Agua, Telecomunicaciones...
  - 1.3.5 Las Instrucciones de la SGO (1/2007, 1/2012, 1/2013)
- 1.4 PARTICIPACIÓN CIUDADANA**
  - 1.4.1 De la organización de la participación ciudadana
  - 1.4.2 De la reunión preliminar para recoger observaciones al P.G.O.U./96
  - 1.4.3 De la reunión municipal previa al AVANCE

## TÍTULO 2. Memoria INFORMATIVA

### CAP\_1. MEDIO FÍSICO Y MEDIO URBANO

- 2.1.1 MARCO GEOGRÁFICO**
  - 2.1.1.1 Encuadre Territorial del municipio en la provincia de Málaga y Andalucía
  - 2.1.1.2 Medio Físico: valoración de los tipos de suelos
  - 2.1.1.3 Relieve natural de los suelos con relación a los asentamientos urbanos: aptitudes
  - 2.1.1.4 Las condiciones climáticas del municipio
- 2.1.2 DEMOGRAFÍA: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN**
  - 2.1.2.1 Evolución del crecimiento poblacional y características básica del modelo
  - 2.1.2.2 Tendencias en el modelo demográfico y estado de la población. Tipo de hogares y desarrollo urbano.
  - 2.1.2.3 Movimientos migratorios y crecimiento urbano
- 2.1.3 LA VIVIENDA CON RELACIÓN AL DESARROLLO URBANO**
  - 2.1.3.1 La oferta de uso residencial: localización y tipologías arquitectónicas
  - 2.1.3.2 Análisis de los precios de adquisición de viviendas por zonas y tipos
  - 2.1.3.3. La evolución de la vivienda protegida en Andalucía.
  - 2.1.3.4 Promoción pública de Vivienda Protegida: El Plan Municipal de Vivienda
  - 2.1.3.5 La Vivienda Protegida: localización y tipologías
- 2.1.4 EL ESPACIO INDUSTRIAL Y LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS**
  - 2.1.4.1 El suelo existente destinado a usos de carácter industrial
  - 2.1.4.2 Tipologías de las edificaciones
  - 2.1.4.3 El Transporte de Mercancías

**2.1.5 EL ESPACIO COMERCIAL**

- 2.1.5.1 Los ámbitos urbanos de comercio tradicional
- 2.1.5.2 Los espacios comerciales de "gran superficie"

**2.1.6 LOS SERVICIOS TURÍSTICOS**

- 2.1.6.1 Localización y tipologías de las instalaciones destinadas al alojamiento turístico
- 2.1.6.2 Planes turísticos

**2.1.7 EL PATRIMONIO Y EL ESPACIO CULTURAL**

- 2.1.7.1 Los yacimientos arqueológicos y ámbitos de protección
- 2.1.7.2 La Ciudad Histórica de Vélez Málaga y los asentamientos del litoral
- 2.1.7.3 Ámbitos urbanos y edificios considerados Bien de Interés Cultural (B.I.C.)
- 2.1.7.4 Edificios de actividades culturales existentes

**CAP\_2. SOSTENIBILIDAD URBANA E INFRAESTRUCTURAS****2.2.1 EL MEDIO AMBIENTE URBANO: Dotaciones y Calidad ambiental**

- 2.2.1.1 Las plazas, los parques y los espacios abiertos destinados a la relación ciudadana
- 2.2.1.2 Los equipamientos públicos: docente, deportivo y social
- 2.2.1.3 La calidad del Aire
- 2.2.1.4 La calidad lumínica
- 2.2.1.5 El Ruido: niveles de intensidad por ámbitos urbanos
- 2.2.1.6 Los Residuos urbanos: tipos, volumen y gestión de los residuos

**2.2.2. EL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD**

- 2.2.2.1. Los trabajos de redacción del Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana de Vélez Málaga
- 2.2.2.2. De los criterios de intervención urbanística en relación con la accesibilidad urbana
- 2.2.2.3. Criterios y escenarios para una nueva accesibilidad urbana
- 2.2.2.4. Recomendaciones para la reorganización de las líneas del BUS urbano
- 2.2.2.5. Los intercambiadores de transporte con relación al modelo de movilidad y accesibilidad

**2.2.3 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS**

- 2.2.3.1 Red Viaria interurbana y red viaria urbana de carácter estructural
- 2.2.3.2 Sistema de abastecimiento de agua
- 2.2.3.3 Sistema de Saneamiento y depuración de aguas residuales
- 2.2.3.4 Sistema de Energía Eléctrica

**CAP\_3. LA ORDENACIÓN TERRITORIAL con referencia en el municipio****2.3.1 EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA (P.O.T.A.)**

- 2.3.1.1 Las directrices de ordenación territorial en Andalucía
- 2.3.1.2 Verificación de la aplicación de la Norma 45 del POTA

**2.3.2 EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO "Costa Oriental\_Axarquía" (P.O.T.AX.)**

- 2.3.2.1 POTAX "Costa Oriental\_Axarquía": Normas y Directrices
- 2.3.2.2 Determinaciones de carácter estructural que afectan al Planeamiento Urbanístico Municipal

**2.3.3 EL PLAN DE PROTECCIÓN DEL CORREDOR LITORAL (P.P.C.L..A)**

- 2.3.3.1 De la Normativa del PPCL, aprobado inicialmente en Julio/2.013
- 2.3.3.2 Ámbitos de Protección Territorial en el litoral del municipio de Vélez Málaga
- 2.3.3.3 Medidas para la integración paisajística en el Litoral
- 2.3.3.4 Directrices para el planeamiento urbanístico general

## **CAP\_4. EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL**

### **2.4.1 EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA / 1996 vigente ADAPTACIÓN PARCIAL A LA LOUA DEL PGOU (2010)**

2.4.1.1 El Modelo urbano y territorial propuesto por el vigente P.G.O.U./96

### **2.4.2 EVALUACIÓN CUANTITATIVA Y ESPACIAL DEL MODELO URBANO DEL PGOU/96**

2.4.2.1 El Expediente de Adaptación Parcial a la LOUA del PGOU/96 como documento de referencia.

2.4.2.2 La identificación territorial del modelo urbano del PGOU/96.sectores urbanizables sectorizados y no sectorizados

2.4.2.3 Suelo Urbano No Consolidado (S.U.N.C.)

2.4.2.4 Suelos Urbanizables Sectorizados (antes Programados) del P.G.O.U./96 (SUS y SUS (RT))

2.4.2.5 Suelos Urbanizables No Sectorizados.

### **2.4.3 DE LA EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO (SUO) /1996**

2.4.3.1 Suelos Urbanizables Sectorizados en régimen transitorio del PGOU/96

2.4.3.2 Suelos Urbanizables Sectorizados Ordenados del P.G.O.U./96.,con autonomía de servicios urbanos

2.4.3.3 Suelos Urbanizables Sectorizados Ordenados del P.G.O.U./96., sin ejecución de urbanización

### **2.4.4 DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO EN TRAMITACIÓN (SUS y SUNS) /1996**

2.4.4.1 Suelos Urbanizables Sectorizados en tramitación de la ordenación pormenorizada (PPO)

2.4.4.2. Suelos Urbanizables No Sectorizados con Plan de Sectorización aprobado definitivamente y/o en tramitación.

2.4.4.3. Suelos Urbanizables Sectorizados donde no ha existido actividad para su ordenación y ejecución

### **2.4.5 DE LA EJECUCIÓN DE LOS SISTEMAS DOTACIONALES: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS**

2.4.5.1 Parques, Jardines y Espacios Libre públicos.  
Dotaciones: Equipamientos públicos y privados.

### **2.4.6 DE LA REVISIÓN DE LAS ORDENANZAS DEL PGOU/96 y sus innovaciones**

2.4.6.1 De la revisión de las ordenanzas por zonas en función de la tipología arquitectónica

2.4.6.2 De la revisión de los usos admitidos en Suelo Urbano y sus compatibilidades

### **2.4.7 SUELO NO URBANIZABLE / 1996**

2.4.7.1 Suelos No Urbanizables con protección especial por el PGOU/96:  
adecuación a la ordenación territorial y a los espacios naturales clasificados

2.4.7.2 Suelo No Urbanizable Común: regulación de usos y normativa

2.4.7.3 La delimitación de los asentamientos rurales diseminados.

**ANEXO DOCUMENTAL DEL CAPÍTULO 4: FICHAS ANÁLISIS, SUNC, SUO (RT),SUO EJECUTADOS Y SUO SIN EJECUTAR, SUS EN TRAMITACIÓN Y SIN TRAMITACIÓN, SUNS EN TRAMITACIÓN Y SIN TRAMITACIÓN, SLL Y SSGG.**

## **TITULO 3. Memoria DIAGNOSIS PROPOSITIVA**

### **CAP\_ 1. REORIENTACIÓN DEL MODELO URBANO-TERRITORIAL**

#### **3.1.1 LAS REFERENCIAS PARA APROXIMARNOS A LA SOSTENIBILIDAD DEL MODELO URBANO**

- 3.1.1.1 La necesidad de una visión estratégica que aproxime al ciudadano al hecho urbano
- 3.1.1.2 La sostenibilidad como hoja de ruta hacia un municipio más cohesionado

#### **3.1.2 DE LA INSERCIÓN DEL MODELO PROPOSITIVO EN LA ORDENACIÓN TERRITORIAL**

- 3.1.2.1 Del modelo de la ciudad mediterránea contra la dispersión urbana y la baja densidad
- 3.1.2.2 De las contradicciones de los planes territoriales: POTAX y PPCLA

#### **3.1.3 DE LA EVOLUCIÓN DE UN MODELO EXTENSIVO HACIA UN MODELO COMPACTO**

- 3.1.3.1 Del modelo urbano-territorial del PGOU/96: la ciudad compacta y el espacio litoral
- 3.1.3.2 De la necesidad de una reorientación del proceso: La nueva Ciudad (Vélez\_Torre\_Caleta)
- 3.1.3.3 La protección de la ocupación urbana desestructurada del espacio litoral

### **CAP\_ 2. DE LA ESTRATEGIA URBANA PARA DEFINIR EL MODELO**

#### **3.2.1 DE LA PERCEPCIÓN URBANA Y DEL PAISAJE RURAL QUE IDENTIFICAN AL MUNICIPIO**

- 3.2.1.1 De la diversidad de núcleos urbanos: oportunidad ó debilidad urbana
- 3.2.1.2 El paisaje agrícola como base de la identificación del municipio

#### **3.2.2 LOS ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN LA DEFINICIÓN DEL MODELO URBANO**

- 3.2.2.1. Las trazas viarias como soporte de la estructura urbana
- 3.2.2.2. Los espacios dotacionales que estructuran el modelo urbano
- 3.2.2.3. Los nuevos ámbitos urbanos que reorientan el modelo del PGOU/96

#### **3.2.3 CONCEPTUALIZACIÓN TÉCNICA Y JURÍDICA**

- 3.2.3.1. El concepto de los suelos de extensión urbana en la formación del modelo urbano
- 3.2.3.2. El sentido de la categorización del Suelo Urbanizable con respecto al crecimiento urbano de la Ciudad
- 3.2.3.2. El cumplimiento de los deberes que provienen de la ordenación y ejecución del planeamiento de desarrollo
- 3.2.3.3. El concepto de programación del suelo según la L.O.U.A. 2/2012.

#### **3.2.4 APROXIMACIÓN A UNA ESTRATEGIA URBANA**

- 3.2.4.1 La definición del modelo como un proceso de compromiso y gestión urbana
- 3.2.4.2 De las actuaciones estratégicas
- 3.2.4.3 De la adaptación de los SUO/96 hacia un modelo de sostenibilidad urbana
- 3.2.4.4 De los elementos que contribuyen a mejorar la movilidad urbana
- 3.2.4.5 De los espacios rurales de protección ante la ocupación aleatoria y desordenada

### **CAP\_ 3. DEL PROCESO DE GESTIÓN Y PROGRAMACIÓN URBANA**

#### **3.3.1 LA RELACIÓN ENTRE EL PLAN Y LA GESTIÓN URBANA**

- 3.3.1.1 Las categorías de los tipos de suelo:  
De la reforma de la ciudad existente a la periferia urbana de crecimiento cero
- 3.3.1.2 La ordenación pormenorizada de los suelos urbanizables sectorizados (SUS) en tramitación que provienen del PGOU/96

#### **3.3.2 LA PROGRAMACIÓN DEL CRECIMIENTO RESIDENCIAL**

- 3.3.2.1. Criterios para definir la programación del crecimiento residencial en la RPGOU/14
- 3.3.2.2. El acuerdo urbanístico como base de la programación del crecimiento urbano
- 3.3.2.3. El seguimiento municipal anual del proceso de crecimiento residencial

## **CAP\_ 4. DE LA SUSPENSIÓN URBANÍSTICA DE AUTORIZACIONES**

### **3.4.1 ÁMBITOS DEL PGOU/96 OBJETO DE SUSPENSIÓN DE AUTORIZACIONES**

- 3.4.1.1 Ámbitos del Suelo Urbano No Consolidado (SUNC)
- 3.4.1.2 Ámbitos del Suelo Urbanizable Sectorizado ó/y ordenado sin urbanización (SUO)
- 3.4.1.3 Ámbitos del Suelo Urbanizable Sectorizado y No Sectorizado sin actividad (SUS)

## **CAP\_ 5. FICHAS**

### **3.5.1 FICHAS DE LAS ACTUACIONES ESTRATÉGICAS PLANTEADAS EN EL AVANCE DE RPGOU/2.014**

### **3.5.2 FICHAS DE LAS ACTUACIONES DE CONVENIO PLANTEADAS EN EL AVANCE DE RPGOU/2.014**

## **ANEXO DE VERIFICACIÓN DE LA NORMA 45 DEL P.O.T.A.**

### **PLANOS**

#### **INFORMATIVOS: ESTADO ACTUAL DEL MUNICIPIO**

#### **MEDIO FÍSICO (MF): E1/20.000**

- MF\_I.1 Usos del Suelo. Vegetación natural
- MF\_I.2 Aptitud agrológica
- MF\_I.3 Relieve natural
- MF\_I.4 Paisaje (Medio Físico)
- MF\_I.5 Procesos de erosión de suelos y Riesgos por inundación

#### **MEDIO URBANO (MU): E1/20.000 y E1/10.000**

- MU\_I.1 Estructura Urbana existente. E1:20.000
- MU\_I.1 Estructura Urbana existente. CIUDAD COMPACTA E1:10.000
- MU\_I.2 Red Viaria Básica y Sistemas Dotacionales existentes. E1:20.000
- MU\_I.2 Red Viaria Básica y Sistemas Dotacionales existentes. CIUDAD COMPACTA E1:10.000
- MU\_I.3 Usos y Densidades globales. E1:20.000
- MU\_I.4 Tipologías de Edificación. Alturas de la edificación. E1:20.000
- MU\_I.4 Tipologías de Edificación. Alturas de la edificación. CIUDAD COMPACTA E1:10.000
- MU\_I.5 La vivienda protegida de promoción municipal. CIUDAD COMPACTA E1:10.000

#### **SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL (SA): E1/20.000 y E1/10.000**

- SA. I.1 Sostenibilidad ambiental en el medio rural. E1:20.000
- SA. I.2 Sostenibilidad ambiental en el medio urbano. CIUDAD COMPACTA E1:10.000

**ORDENACION DEL TERRITORIO (OT): E1/20.000****VERIFICACIÓN DE LOS LÍMITES DE CRECIMIENTO SUPERFICIAL SEGÚN LA NORMA 45 (POTA)**

- OT. I.1A Suelos Urbano Consolidado (SUC) y Suelo Urbano No Consolidado (SUNC)
- OT. I.1B Sistemas Generales (SG): nivel de ejecución de la urbanización
- OT. I.2 Suelo Urbanizable en régimen transitorio del PGOU/96: nivel de urbanización
- OT. I.3A Suelos Urbanizables Ordenados (SUO) con PU+PR inscrito en RP
- OT. I.3B Suelos Urbanizables Ordenados: (SUO) con nivel de autonomía infraestructural
- OT. I.4 Suelos Urbanizables Sectorizados (SUS) con o sin PPO en tramitación
- OT. I.5 Suelos Urbanizables No Sectorizados
- OT. I.6 Ciudad existente según Norma 45 (POTA)
- OT. I.7 Ámbitos de Planeamiento en tramitación (Innovaciones del PGOU/96)

**DETERMINACIONES DEL PLAN DE PROTECCIÓN DEL LITORAL (corredor litoral anchura: 500 mts)**

- OT. I.8 Identificación de los suelos afectados por la protección del Corredor Litoral

**DETERMINACIONES ESTRUCTURALES DEL POTAX**

- OT. I.9 Identificación de los elementos estructurales según el Plano de Ordenación
- OT. I.10 Identificación de los suelos objeto de afecciones y protección de riesgos

**PROPOSITIVOS: ÁMBITOS QUE SE MODIFICAN EN LA RPGOU/2014****MEDIO FÍSICO y MEDIO URBANO: E1/20.000**

- PP.01 Ámbitos que recualifican la Estructura general del territorio:  
**Actuaciones estratégicas** y Valoración del Medio Físico.

E1:20.000

- PP.02 Medio Urbano de la Ciudad Compacta:  
**Ámbitos de recomposición urbana** que renuevan la estructura urbana.

CIUDAD COMPACTA E1:10.000

**GESTION URBANA: ÁMBITOS CON SUSPENSIÓN DE AUTORIZACIONES**

- GU.01 Ámbitos afectados por suspensión cautelar de autorizaciones por el AVANCE

E1:20.000

# TÍTULO 1. INTRODUCCIÓN

## 1.1 INSTRUMENTACIÓN PARA LA ELABORACIÓN DE LA REVISIÓN DEL PGOU/96.

### 1.1.1 Iniciativa municipal para la redacción del PGOU de Vélez Málaga.

El primer síntoma de agotamiento de un PGOU, viene a producirse cuando el elevado número de innovaciones del mismo, suponen una variación significativa en su modelo.

El PGOU/96 vigente en el municipio de Vélez Málaga, venía necesitando de una revisión y adaptación en sus determinaciones a los nuevos tiempos, desde hace una década, habiéndose producido un primer intento en el Expediente de Adaptación y Revisión del PGOU/96 que se aprobó inicialmente en agosto de 2.006, pero cuyas determinaciones colisionaron con las que en ese mismo año determinaron tanto el POTa como el POTax, por lo que finalmente se desistió de dicho procedimiento.

Posteriormente, no obstante, se termina aprobándose en 29 de octubre de 2.009, un documento exclusivamente de Adaptación a la LOUA, que se publica en 11 de marzo de 2.010.

La iniciativa municipal en la determinación de la necesidad de adoptar un nuevo PGOU, adecuado a las demandas actuales, tanto territoriales como urbanísticas, ha quedado más que demostrada en el pasado que acabamos de describir y en el presente por el que nos encontramos redactando el P.G.O.U./2.014, del que este Avance es su primer documento preparatorio.

Con objeto de la elaboración de este PGOU/2014 se comenzó realizando un informe de agotamiento del PGOU/96 y del crecimiento del mismo en 4 de julio de 2.011 por la Oficina Técnica de Urbanismo del Ayuntamiento de Vélez Málaga, en el que ya se manifestaba la necesidad de revisar el PGOU/96.

Con mayor grado de definición se realizó y entregó en noviembre de 2.012 un diagnóstico previo a la Revisión del PGOU/96 de la Oficina Técnica de Urbanismo, que terminó desembocando en la formalización de un contrato de asesoría externa a la revisión del PGOU/96 en la persona del arquitecto D.Francisco San Martín Olea, como representante de la empresa Serramar Ecourbanismo S.L. Dicho contrato de asesoramiento externo para la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Vélez Málaga tiene su inicio en la fecha de 2 de octubre de 2.013, aunque con anterioridad se había permanecido trabajando por la Oficina técnica de Urbanismo en distintos documentos que formalizan el presente Avance.

### 1.1.2 Metodología de los trabajos

El Ayuntamiento ha abordado la redacción del nuevo PGOU/2014 mediante un sistema de instrumentación mixto, componiendo un equipo técnico basado en los técnicos municipales que trabajan, actualmente, en el Área Municipal de Urbanismo e Infraestructuras.

Este equipo municipal se complementa mediante la contratación externa de una consultoría urbanística que sirve de apoyo técnico a la Dirección del Plan General de Ordenación Urbanística. Los trabajos sectoriales con referencia a la evaluación ambiental y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano (EIA), incluido el estudio sobre Contaminación Atmosférica y Ruidos; las Infraestructuras de Servicios Urbanos; y el Estudio de la Movilidad y Accesibilidad Urbana, serán también objeto de contratación exterior.

Colaboran asimismo con el Equipo-redactor del PGOU/2014 los funcionarios ó personal laboral que por su trabajo municipal pueden aportar información a los aspectos siguientes: Vivienda Protegida, Sostenibilidad Ambiental Urbana y Rural, Demografía y Sectores Productivos, y Sostenibilidad Municipal Presupuestaria.

#### Fases de los trabajos

La legislación urbanística L.O.U.A. 2/2.012 y su legislación supletoria (Reglamento de Planeamiento Urbanístico) establece el contenido normativo y cartográfico que debe ser desarrollado para la formación del P.G.O.U., así como sus fases en la tramitación del mismo, las cuales se dividen en:

- **AVANCE DEL PGOU**, que incluye un diagnóstico propositivo.
- **Periodo de Información Pública**, mínimo 30 días, para la difusión y explicación del modelo urbano-territorial, y recogida de sugerencias al mismo.
- **OBJETIVOS DEL P.G.O.U./2.014**, que son consecuencia del contenido del propio documento de AVANCE, y del proceso de Participación Pública.

- **APROBACIÓN INICIAL DEL P.G.O.U./2.014**, que supone la redacción de las determinaciones previstas en la L.O.U.A. 2/2.012 con referencia a los Objetivos propuestos y al cumplimiento de la normativa sectorial que le afecte.
- **SOLICITUD DE INFORMES SECTORIALES (Medio Ambiente, Costas, Carreteras...)**
- **Periodo de Información Pública**, mínimo 30 días, para difusión y conocimiento de la clasificación del suelo, la programación del modelo urbano-territorial, y recogida de alegaciones al mismo.
- Información de las alegaciones, y propuesta de admisión del contenido.
- **APROBACION PROVISIONAL DEL P.G.O.U./2.014**, que incluye la subsanación de las determinaciones aceptadas, que se derivan de las alegaciones, así como de las observaciones de los distintos Informes Sectoriales de las Administraciones Públicas.
- **Documento para la APROBACIÓN DEFINITIVA DEL P.G.O.U./2.014**, por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

### Enfoque disciplinar

La revisión de un planeamiento general, de los que se redactaron y aprobaron en la década de los noventa, cómo es el caso del PGOU/96, requiere un enfoque disciplinar dirigido hacia el ajuste del modelo urbano-territorial y la recomposición de las piezas urbanas, que tienen el carácter de ciudad consolidada.

La adaptación del PGOU/96 al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA.2006) requiere un proceso de análisis que revele los elementos urbanos y rurales que deben volver a componer un nuevo modelo, sobre la base coherente de utilizar aquellas determinaciones que, ó bien se encuentran ejecutadas y consolidadas, ó bien pueden orientarse en claves de sostenibilidad urbana. Este análisis previo a definir un planteamiento propositivo responde a los siguientes aspectos:

*Evaluación del proceso de crecimiento urbano desde 1996, que justifique el cumplimiento de la Norma 45 (POTA), con relación a la limitación de crecimiento superficial y poblacional.*

*Análisis de la adecuación ambiental urbana para los desarrollos urbanos que provienen del PGOU/96, sin ejecutar.*

*Evaluación de alternativas de la composición de asentamientos en relación con los accesos y la conexión de infraestructuras con referencia a los núcleos urbanos de "la Ciudad Compacta", (Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez).*

*Evaluación paisajística en relación al entorno rural y a los modos de asentamiento tradicional (capacidad de carga urbana).*

*Adecuación y/o Reforma del modelo urbano territorial del PGOU/96, con referencia a la ordenación territorial (P.O.T.A., P.O.T.AX. y P.P.C.L.A.).*

Estas cinco cuestiones constituyen los ejes de trabajo sobre los que deberán gravitar las propuestas de las diversas alternativas de ordenación urbana del nuevo PGOU/2014, donde deben conjugarse el interés general de las actuaciones con el derecho urbanístico privado que legítimamente se pueda tener.

### El AVANCE como documento estratégico

En un contexto de dificultades económicas y sociales importante, derivada posiblemente de la crisis financiera, la planificación urbana se erige como "una puesta a punto" de aquellos ámbitos de posible transformación urbana, y que se han visto afectados por el efecto de parálisis económica y laboral.

En este sentido, el AVANCE del nuevo P.G.O.U./2.014 se enfoca desde una perspectiva estratégica para recomponer las piezas urbanas, abandonadas a su suerte por la situación económica, pero que independientemente del tiempo transcurrido, es necesario remover las bases de un planteamiento, el de hace casi veinte años con el PGOU/96, que lógicamente requiere enfoques nuevos que orienten al municipio de Vélez Málaga hacia una consolidación urbana como centro comarcal de la Axarquía.

Es por ello que el AVANCE propone la revisión de la ordenación y programación de una serie de ámbitos urbanos y urbanizables ordenados, sin ejecución, mediante un sistema de concertación público-privada que tendrá en los correspondientes instrumentos previstos en la L.O.U.A. 2/2.012, la garantía de un proceso de gestión urbanística transparente y participativo.

### **Instrumentación y Escalas de representación del Plan**

La elaboración de los trabajos de la Revisión del P.G.O.U./2.014 se realiza mediante un programa de GIS (Sistema de Información Geográfica) que permite el análisis urbano en función de la información de cada ámbito ó sector reconocido.

La base cartográfica cartográfica utilizada tiene las siguientes características:

Sistema de Proyección ETRS 89 sobre HUSO 30-N  
Altitudes referidas al nivel medio del mar medido en Alicante (España)  
Coordenadas rectangulares U.T.M.  
Vuelo Fotogramétrico realizado por Cartografía General S.A., en nov/2005  
Restitución: Diciembre 2005 y Enero 2006  
Ámbitos urbanos y ensanches: se restituyen con precisión de escala 1/1000  
Ámbito rural: se restituye con precisión de escala 1/5000  
Las cartografías son proyectadas en el Sistema Geodésico ED50,  
DATUM en POSTDAM y ELIPSOIDE de HAYFORD  
Verificación Imagen Aérea: Ortofotos 2011  
Nivel de precisión, escala 1/2000

Por último cabe indicar que si bien la legislación urbanística de Andalucía, L.O.U.A. 2/2.012, no define cual es el grado de precisión para el desarrollo del documento de un PGOU, esta fase de AVANCE se ha expresado en las escalas 1/20.000 y 1/10.000; y en el documento para la Aprobación Inicial se utilizarán las escalas de 1/5000 y 1/2000, a efectos de la calificación y alineaciones del suelo.

#### **1.1.3 La Oficina del PGOU – c/ Las Tiendas, 22-**

Para la redacción del PGOU, se dispone de una serie de recursos humanos internos y externos, además de disponer de una sede en la Calle de las Tiendas, 22, donde a diario se viene elaborando la redacción del presente Avance, enmarcado en los trabajos preliminares al P.G.O.U./2.014.



**FOTOGRAFÍA DE LA SEDE DE LA OFICINA DEL P.G.O.U.**

## 1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE SU FORMACIÓN

### 1.2.1 La necesidad de revisar el P.G.O.U./96 y su adecuación al P.O.T. de Andalucía: Norma 45 (N)

El Estatuto de la Comunidad Autónoma de Andalucía incluye la competencia exclusiva en materia de Urbanismo y Ordenación del Territorio, para el establecimiento y regulación de las directrices del planeamiento territorial, donde la Ley 1/1994, de 11 de Enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía - LOTA- (BOJA 22/01/1994) constituye el primer texto legal, en esta Comunidad, que regula las figuras e instrumentos para la ordenación del territorio.

Este texto ha sido ampliado posteriormente, por diversas causas, para incluir determinaciones sobre los Actuaciones de Interés Autonómica; de los Campos de golf de interés turístico; de las inversiones empresariales declaradas de interés estratégico para Andalucía; y recientemente con la definición del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía, para la protección, conservación y puesta en valor de las zonas costeras, mediante el Decreto-Ley 5/2012, de 27 de Noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía.

Tal y como se indicaba en la exposición de motivos del texto inicial (1994), los objetivos específicos de la Ordenación del Territorio son: la articulación territorial interna y con el exterior de Andalucía; junto a la distribución geográfica de las actividades y de los usos del suelo; armonizada con el desarrollo económico; las potencialidades existentes en el territorio; y la protección de la naturaleza y del patrimonio histórico.

En este sentido, la aportación de una visión supramunicipal en los ámbitos de los Planes de Ordenación, de escala subregional que incluía a un conjunto de municipios, confería al análisis territorial la aportación de una información contrastada que debía contribuir a la racionalización de las inversiones públicas, con referencia a las características sociales y económicas de cada ámbito.

#### Introducción al encuadre territorial

En este sentido, **el municipio de Vélez Málaga** se encuentra localizado en el contexto geográfico de la Costa Oriental de la provincia de Málaga, siendo asimismo el municipio con mayor superficie de suelo y población donde la ciudad de Vélez Málaga, desde una perspectiva histórica, ha constituido la referencia de los servicios públicos de la antigua comarca de la Axarquía.

Con la redacción del documento de ordenación territorial, de ámbito subregional, de la Costa Oriental\_Axarquía (POTAX), promovido por la Junta de Andalucía, en un proceso en que participaron los distintos Ayuntamientos, se determinaban los elementos de carácter estructural, que eran considerados básicos para un desarrollo sostenible de este territorio supramunicipal.

Actualmente, y en el caso de la provincia de Málaga, se han redactado y aprobado diferentes documentos de ordenación territorial, de ámbito subregional, correspondiendo no obstante al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), BOJA 29/12/2006, junto al Plan de Ordenación de Territorio "Costa Oriental\_Axarquía" (POTAX), BOJA 03/10/2006, y junto al nuevo Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (PPCLA), en tramitación según BOJA 29/07/2013, los que deben considerarse como referencia, en este momento, con respecto al proceso de revisión del PGOU de Vélez Málaga.

#### De la Ordenación del Territorio

La Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, BOJA (22/01/1994), y sus posteriores modificaciones que se han venido introduciendo, constituye el marco jurídico de la planificación territorial.

El desarrollo de esta Ley ha dado lugar a la elaboración, por parte de la Consejería competente en materia territorial, y posterior aprobación por el Gobierno Andaluz del Plan de Ordenación de Andalucía (**POTA**), que se tramitó asimismo por el Parlamento de Andalucía, y se publicó en **BOJA 29/12/2006**.

Asimismo se han desarrollado distintos Planes de Ordenación del Territorio, de ámbito subregional, de carácter supramunicipal. En la Costa Oriental de Málaga se redacta entre los años 2003 y 2005 el Plan de Ordenación del Territorio "Costa del Sol Oriental\_Axarquía", publicándose su aprobación en BOJA 03/10/2006.

En la Disposición transitoria primera, incluida en el **Decreto 147/2006** de la Consejería de Obras Públicas y Transportes por el que se aprueba el citado Plan Territorial, que regulaba la "Adaptación del planeamiento urbanístico vigente" de los municipios incluidos en el mismo, se indicaba lo siguiente:

*"Los municipios de la Costa del Sol Oriental-Axarquía de la provincia de Málaga deberán adaptarse a las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio que aprueba el presente Decreto en el plazo máximo de cuatro años desde la entrada en vigor de éste".*

Este periodo para la adaptación a la planificación territorial del PGOU/96 terminaba en fecha 04/10/2010, lo cual en el caso del municipio de Vélez Málaga no fue llevada a cabo.

Es por ello, que con respecto a la **Revisión del PGOU de Vélez Málaga** una de las cuestiones instrumentales básicas y necesarias para su aprobación definitiva, es su adaptación a las previsiones incluidas en el POT de Andalucía, así como a las determinaciones estructurales que se encuentran contenidas en el documento del POT "Costa Oriental\_Axarquía" (**POTAX**), de ámbito subregional.

Actualmente, y como consecuencia de la publicación del Decreto-Ley 5/2012, de 27 de noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía, se ha modificado puntualmente la Ley 1/1994, y se encuentra en fase de información pública el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (**PPCL**). Con respecto a este documento de planificación territorial, la Revisión del PGOU deberá adaptarse a las determinaciones normativas que le afecten, según la legislación, cuando sea publicada su aprobación definitiva.

#### **Decreto-Ley sobre medidas urgentes en materia urbanística y protección litoral**

En el BOJA (28/11/2012) se publica el **Decreto-Ley 5/2012**, de 27 de noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía. Este Decreto-Ley establece un conjunto de medidas legislativas específicas en el ámbito de la ordenación del territorio y el urbanismo, los cuales han dado lugar a la redacción y tramitación del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (PPCL).

En la materia urbanística, definida en el **artículo 3** del citado decreto, se incluyen una serie de determinaciones que afectan directamente a los municipios, y ello **con objeto de que adapten sus planeamientos generales a las previsiones del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía** (POTA,2006), y en concreto a los límites establecidos en la Norma 45 y los criterios para su desarrollo.



Plano de Ordenación Territorial POTAX "Costa Oriental\_Axarquía"

#### **Necesidad de Revisar el PGOU/96 y su adaptación al POTA**

Con lo expuesto anteriormente puede entenderse que existe todo un proceso de planificación territorial (POTA, POTAX y PPCL en trámite) que obliga, por Ley, a que los municipios adapten su planeamiento urbanístico general (PGOU) a las normas y directrices que se derivan de estos instrumentos legales.

El dilatado aplazamiento, por parte de una gran parte de municipios andaluces, de la aplicación del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA.2006), ha dado lugar a la Junta de Andalucía a la publicación del **Decreto-Ley 5/2012**, de 27 de noviembre, el cual en sus "medidas urgentes en materia urbanismo" ha supuesto "de facto" la paralización de los instrumentos de planeamiento urbanístico de desarrollo de los planes municipales vigentes, como es el caso del PGOU/96 de Vélez Málaga.

Por tanto existe, sin duda, una necesidad de revisar el PGOU/96 para adaptar sus determinaciones al POTA y demás planes territoriales, pero también existe una necesidad derivada del propio paso del tiempo, y de los resultados del Plan General en la ordenación e imagen del municipio.

En este sentido, el PGOU/96 que ha tenido la visión de entender la tendencia lógica del espacio territorial localizado entre los núcleos urbanos de Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez, para conceptualarla como "Ciudad Compacta", sin embargo ha tenido en el Litoral veleño, sólo la percepción de

un espacio por "ocupar de manera extensiva y sin conexiones estructurales", que en contraposición con la visión actual de la sostenibilidad ambiental como un factor de calidad urbana, hacen necesario revisar aquellas determinaciones, y por tanto actualizar el anterior modelo urbano-territorial, aún en vigor.

### 1.2.2 La conveniencia y oportunidad de la revisión del planeamiento urbanístico actual.

El artículo 4 de la Normativa Urbanística del PGOU/96 (BOP. 05/02/2001) establece las causas por las que es necesario proceder a la revisión del planeamiento urbanístico vigente, indicándose lo siguiente:

2. Son circunstancias con arreglo a las cuales procederá la revisión del Plan General las siguientes:
  - a) Cuando hayan transcurrido más de 25 años de vigencia.
  - b) Al aprobarse un Plan Director Territorial de Coordinación que afecte al término municipal de Vélez-Málaga y en la medida en que el Plan General resulte alterado por aquél.
  - c) La aparición de circunstancias sobrevenidas, de carácter demográfico o económico, que incidan sustancialmente sobre la ordenación.
  - d) Cuando no se hubieran ejecutado en plazo aquellos elementos fundamentales de los servicios e infraestructuras básicas condicionantes de la ordenación del territorio, retrasando notoriamente el cumplimiento del Programa de Actuación del Plan y en consecuencia, dificultando o imposibilitando de hecho la consecución de sus objetivos.
  - e) Por el agotamiento de su capacidad.

Con la aprobación del Expediente de Adaptación Parcial a la LOUA del PGOU/96 (**BOP 11/03/2011**), se le añade una modificación, por actualización, de la normativa urbanística que dice lo siguiente:

El artículo 2, b) queda redactado como sigue:

**Al aprobarse un Plan de Ordenación del Territorio que afecte al término municipal de Vélez-Málaga y en la medida en que el Plan General deba incorporar sus determinaciones.**

Al encontrarse aprobados y publicados el POT de Andalucía (2006) y el POTAX "Costa Oriental\_Axarquía" (2006), los cuales como documentos de planificación territorial afectan a las determinaciones estructurales del PGOU/96, es necesario desde un punto de vista legal proceder a la Revisión del mismo.

Por otra parte, la conveniencia de su redacción y tramitación se expresa especialmente con la publicación del **Decreto-Ley 5/2012** (Nov/2012), que ha supuesto para todos los municipios de Andalucía que no se hubieran adaptado al POTA, y en concreto a la **Norma 45 "Modelo de Ciudad"**, la paralización de los procedimientos de tramitación del planeamiento de desarrollo (PPO ó PERI) de los Planes Generales vigentes, lo que lógicamente perjudica a los ciudadanos que estaban tramitando estos documentos, en base a las normas contenidas en la legislación urbanística, LOUA 2/2012.

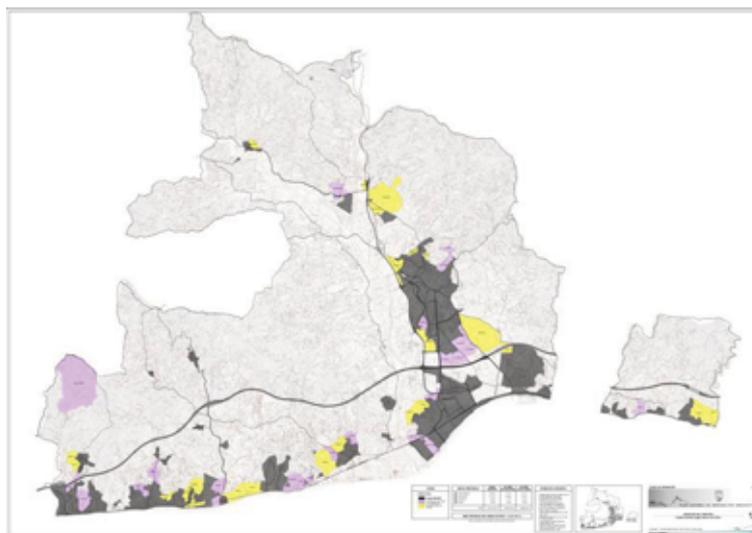


Imagen del Plano Informativo de la "Ciudad existente" AVANCE PGOU/2014

La oportunidad de la revisión del PGOU/96 surge del prediagnóstico realizado por el Área Municipal de Urbanismo e Infraestructura en el año 2011, donde se exponía la existencia de un cierto agotamiento de las determinaciones que sostenían el modelo urbano del Plan General, lo que se revelaba en la

contraposición de su regulación normativa (SUC, SUNC, SUS y SNU) con respecto a la necesidad de aplicar una visión actual con respecto a la sostenibilidad ambiental de la Ciudad existente ó consolidada.

## 1.3 MARCO JURÍDICO

### 1.3.1. El marco legal que regula la ordenación territorial y urbanística en Andalucía.

El marco jurídico de la ordenación territorial y urbanística en el que debe enmarcarse la elaboración del Plan General de Ordenación Urbanística de Vélez-Málaga viene conformado por una diversidad de normas y preceptos de diferente naturaleza que ejemplifica la actual dispersión normativa y fraccionamiento de disposiciones aplicables.

Por un lado hay que partir de la base de que el urbanismo español toma como referencia esencial el bloque normativo ambiental establecido en la Constitución Española de 1978 (C.E.) en sus artículos 45 a 47, en especial éste último en cuanto regula los usos del suelo a propósito de la efectividad del derecho a la vivienda.

En desarrollo de dichos preceptos, el Estado, al amparo del art. 149.1.1ª C.E., -en cuanto le corresponde establecer las condiciones básicas que aseguren el ejercicio igualitario de los derechos y el cumplimiento de los deberes en relación con la propiedad urbanística del suelo (art. 33 C.E.)-, establece una regulación del régimen del suelo y de valoraciones del mismo conformada por el Real Decreto Legislativo 2/2.008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Suelo, que conforma la legislación básica o estatuto jurídico del derecho de propiedad del suelo.

Así pues, la Revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga tiene que adaptarse y respetar las determinaciones legales que proceden de la Ordenación del Territorio y el Urbanismo en Andalucía, con referencia a la competencia de la Comunidad Autónoma para la aprobación definitiva de los planes generales, recogida en la L.O.U.A. 2/2.012.

#### De la Ordenación Territorial y Urbanística

Asimismo, dada la competencia correspondiente a la Comunidad Autónoma de Andalucía en relación al diseño y desarrollo de la política urbanística y de ordenación del territorio (art. 148.1.3º C.E.), el Estatuto de la Comunidad Autónoma de Andalucía (E.A.) (Ley Orgánica 2/2.007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía) contempla en sus arts. 37, 56 y 57 los objetivos del ejercicio de los poderes de la Comunidad Autónoma en materia medioambiental y, en especial, en el campo de la ordenación del territorio y el urbanismo.

En desarrollo de la normativa estatutaria se ha establecido el siguiente marco regulatorio en materia de ordenación del territorio y urbanismo:

#### De la Ordenación del Territorio

La Ley 1/1.994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, B.O.J.A. (22/01/1.994), y sus posteriores modificaciones que se han venido introduciendo, constituye el marco jurídico de la planificación territorial en Andalucía; configurando la ordenación territorial como la función pública destinada a establecer una conformación física del territorio acorde con las necesidades de la sociedad y, que se enmarca en la configuración de la ordenación del territorio diseñada por la Carta Europea de la Ordenación del Territorio y por la Estrategia Territorial Europea .

La Ordenación del Territorio, de acuerdo con los objetivos marcados por la normativa comunitaria, estatal y autonómica, encuentra su ámbito de actuación a nivel supralocal, regional y subregional a través de varios instrumentos de ordenación integral que son:

1. El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (P.O.T.A.)
2. El Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (P.P.C.L.A.)
3. Los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional.

El desarrollo de esta Ley ha dado lugar a la elaboración, por parte de la Consejería competente en materia territorial, y posterior aprobación por el Gobierno Andaluz del Plan de Ordenación de Andalucía (P.O.T.A.), que se tramitó asimismo por el Parlamento de Andalucía, y se publicó en B.O.J.A. 29/12/2.006.

Asimismo se han desarrollado distintos Planes de Ordenación del Territorio, de ámbito subregional, de carácter supramunicipal. En la Costa Oriental de Málaga se redacta entre los años 2.003 y 2.005 el Plan de Ordenación del Territorio "Costa del Sol Oriental - Axarquía", publicándose su aprobación en B.O.J.A. 03/10/2.006.

En la Disposición transitoria primera, incluida en el Decreto 147/2.006 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes por el que se aprueba el citado Plan Territorial, que regulaba la "Adaptación del planeamiento urbanístico vigente" de los municipios incluidos en el mismo, se indicaba lo siguiente:

"Los municipios de la Costa del Sol Oriental-Axarquía de la provincia de Málaga deberán adaptarse a las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio que aprueba el presente Decreto en el plazo máximo de cuatro años desde la entrada en vigor de éste".

Este periodo para la adaptación a la planificación territorial del P.G.O.U./96 terminaba en fecha 04/10/2.010, lo cual en el caso del municipio de Vélez Málaga no fue llevada a cabo.

Es por ello, que con respecto a la Revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga una de las cuestiones instrumentales básicas y necesarias para su aprobación definitiva, es su adaptación a las previsiones incluidas en el P.O.T. de Andalucía, así como a las determinaciones estructurales que se encuentran contenidas en el documento del P.O.T. "Costa Oriental\_Axarquía" (P.O.T.AX.), de ámbito subregional.

Actualmente, y como consecuencia de la publicación del Decreto-Ley 5/2.012, de 27 de noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía, se ha modificado puntualmente la Ley 1/1.994, y se formuló por acuerdo del Consejo de Gobierno de Andalucía de 29 de enero de 2.013 el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (P.P.C.L.A.), habiendo concluido la fase de información pública del mismo el 31/10/2.013. La Revisión del P.G.O.U. deberá adaptarse a las determinaciones normativas que le afecten, según la legislación, cuando sea publicada su aprobación.

#### De la Ordenación Urbanística

El Texto legal que regula el Urbanismo en la Comunidad Autónoma de Andalucía es la Ley 2/2.012, de 30 de Enero, de modificación de la Ley 7/2.002, de 17 de Diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, (en adelante L.O.U.A 2/2.012), publicada en B.O.E. 23/02/2.012. Posteriormente se publica en B.O.J.A. (12/03/2.012) una Corrección de errores de la Ley 2/2.012, de carácter puntual.

La inicial legislación urbanística de Andalucía, LOUA 7/2.002, había sido modificada mediante los siguientes textos legales:

La Ley 13/2.005, de 11 de noviembre, de Medidas para la Vivienda Protegida y el Suelo.

La Ley 1/2.006, de 16 de mayo, de modificación de la Ley 7/2.002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

La Ley 1/1.996, de 10 de enero, de Comercio Interior de Andalucía.

La Ley 13/2.005, de 11 de noviembre, de Medidas para la Vivienda Protegida y el Suelo.

La Ley 11/2.010, de 3 de diciembre, de medidas fiscales para la reducción del déficit público y para la sostenibilidad, que modifica la letra d) del apartado 2 del artículo 75, que regula el destino de los bienes integrantes de los patrimonios públicos de suelo.

La Ley 13/2.011, de 23 de diciembre, del Turismo de Andalucía.

#### *Texto Refundido Ley del Suelo estatal*

Con referencia al ámbito estatal, el Real Decreto Legislativo 2/2.008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, como legislación básica estatal, que derogó la Ley 8/2.007, de 28 de mayo, de Suelo, suponiendo una alteración sustancial del régimen del suelo establecido por la Ley 6/1.998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones.

Por tanto, el nuevo texto legal de la legislación urbanística actualizada, L.O.U.A. 2/2.012, recoge las determinaciones previstas en las modificaciones contenidas en las Leyes citadas que afectan al planeamiento urbanístico, constituyendo por tanto la referencia básica, en los aspectos jurídicos y técnicos, para la Revisión del P.G.O.U. del municipio de Vélez Málaga.

#### *Decreto-Ley para la adaptación parcial y fomento de V.P.*

Por otra parte, la Junta de Andalucía ha aprobado mediante decretos, distintos aspectos que inciden en el planeamiento y la gestión del Urbanismo en la Comunidad Autónoma. En este sentido, y con objeto de agilizar la adaptación del planeamiento urbanístico municipal a la L.O.U.A. 7/2.002, y facilitar la obtención de suelo para la construcción de Vivienda Protegida (V.P.), se aprueba el Decreto-Ley 11/2.008, de 22 de Enero, por el que se desarrollan procedimientos dirigidos a poner suelo urbanizado en el mercado con destino preferente a la construcción de este tipo de viviendas.

#### *Expediente de Adaptación Parcial a la L.O.U.A. del P.G.O.U./96 de Vélez Málaga*

El citado Decreto-Ley ha supuesto que un gran número de municipios de la provincia de Málaga iniciaron sus correspondientes expedientes de adaptación parcial a la LOUA 7/2.002. En este caso se encuentra el municipio de Vélez Málaga, cuyo expediente de adaptación se tramitó durante el año 2.009,

publicándose su aprobación definitiva en el B.O.P.MA. (11/03/2.010)

*Decreto para la regulación de competencias*

Previamente, en el B.O.J.A. (20/01/2.009) se publica el Decreto 525/2.008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

*Decreto para la regulación de edificaciones en S.N.U.*

En el B.O.J.A. (30/01/2.012) se publica el Decreto 2/2.012, de 10 de enero, por el que se regula el régimen de las edificaciones y asentamientos existentes en Suelo No Urbanizable en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Vélez Málaga ha elaborado un documento de AVANCE PARA LA IDENTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DE LOS ASENTAMIENTOS URBANÍSTICOS Y DE LOS ÁMBITOS DE HÁBITAT RURAL DISEMINADO EXISTENTES EN EL SUELO NO URBANIZABLE DEL MUNICIPIO DE VÉLEZ-MÁLAGA (mayo 2.013), redactado por la arquitecta municipal Marta Arias González. Este documento, cuya naturaleza jurídica es de "Ordenanza Municipal", se encuentra aprobada por Pleno de fecha 29/11/2.013.

*Decreto-Ley sobre medidas urgentes en materia urbanística y protección litoral.*

En el B.O.J.A. (28/11/2.012) se publica el Decreto-Ley 5/2.012, de 27 de noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía.

Este Decreto-Ley establece un conjunto de medidas legislativas específicas en el ámbito de la ordenación del territorio y el urbanismo, los cuales han dado lugar a la redacción y tramitación del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía.

En materia urbanística, definidas en el art. 3 del citado decreto, se incluyen una serie de determinaciones que afectan directamente a los municipios, con objeto de que adapten sus planeamientos generales a las previsiones del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (P.O.T.A., 2.006), y en concreto a los límites establecidos en la Norma 45 y los criterios para su desarrollo.

*Instrucciones y criterios*

Como consecuencia de las modificaciones introducidas en la legislación urbanística por la L.O.U.A. 2/2012, y posteriormente en Julio/2013 para establecer criterios, de carácter territorial, sobre la medición de los límites del crecimiento derivado de la aplicación del P.O.T.A., se han difundido dos instrucciones dirigidas a los órganos de la propia Consejería de la Junta de Andalucía, competente en materia de urbanismo y ordenación del territorio.

Instrucción 1/2.012. (marzo/2.012).  
Consejería de Obras Públicas y Vivienda.  
Dirección General de Urbanismo (D.G.U.)

Criterios de la D.G.U. a los órganos urbanísticos de la  
Consejería con la entrada en vigor de la L.O.U.A. 2/2.012

Instrucción 1/2.013. (julio/2.013)  
Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente.  
Secretaría General de Ordenación del Territorio

Criterios que deben adoptarse para la medición del crecimiento urbanístico propuesto por el planeamiento general conforme a la Norma 45. 4.a) del P.O.T. de Andalucía.

### **1.3.2 La regulación de la ordenación territorial: P.O.T.A., P.O.T.\_Axarquía y P.P.C.L.A.**

En este escenario legal, se incardina la revisión del vigente P.G.O.U./96 adaptado parcialmente a la L.O.U.A. (2.010), pero cuyo modelo de ordenación urbana, expresada en dicho documento en el plano de Estructura General y Orgánica, no ha sido adaptada aún a las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio (P.O.T.A., P.O.T.AX.) aprobados, y al P.P.C.L.A. en tramitación.

#### **P.O.T.A.: Aplicación de la Norma 45 "Modelo de Ciudad" (N)**

Si bien el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (B.O.J.A. 29/12/2.006) establece, en su amplio Título III, las Estrategias de Desarrollo Territorial para el Sistema de Ciudades, los Sistemas de Articulación Regional, el Sistema Regional de Protección del Territorio y la Integración Exterior de Andalucía, sin embargo, ha sido desde la aprobación del Plan la norma que define el "Modelo de Ciudad", Norma 45, la que parece tener mayor importancia para la Junta de Andalucía, con referencia a la obligación legal de los municipios para que adapten sus planeamiento urbanísticos.

Y en este sentido, el Decreto-Ley 5/2.012, de 27 de noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística, vuelve a hacer hincapié en la escasa adecuación al P.O.T.A. de los planeamientos urbanísticos de los municipios de Andalucía (sólo el 11% del total), y en el caso de los municipios costeros sólo 10 con referencia a los 62 existentes.

Es por este motivo, por lo que el citado Decreto viene a definir una medidas, calificadas como urgentes, y que hacen especial precisión en el cumplimiento de los límites del crecimiento del desarrollo urbano, determinados por la aplicación de la **Norma 45**.

En este sentido, al considerarse como una Norma de un Plan de Ordenación del Territorio, la Norma 45 es de obligado cumplimiento para los municipios, y en su apartado 4. de la misma se indica literalmente lo siguiente:

" 4. Como norma y criterio general, serán criterios básicos para el análisis y evaluación de la incidencia y coherencia de los Planes Generales de Ordenación Urbanística (PGOU) con el modelo de ciudad establecido en este Plan, los siguientes:

*La dimensión del crecimiento propuesto, en función de parámetros objetivos (demográfico, del parque de viviendas, de los usos productivos y de la ocupación de nuevos suelos por la urbanización), y su relación con la tendencia seguida para dichos parámetros en los últimos diez años, debiendo justificarse adecuadamente una alteración sustancial de los mismos.*

*Con carácter general, no se admitirán los crecimientos que supongan incrementos de suelo urbanizable superiores al 40% del suelo urbano existente ni los crecimientos que supongan incrementos de población superiores al 30% en ocho años. Los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional determinarán criterios específicos para cada ámbito."*

Esta Norma, y en concreto este punto de la misma, ha dado lugar a la difusión de una instrucción técnica, por parte de la Secretaría General de Ordenación del Territorio, la Instrucción 1/2.013 (julio 2.013), que si bien va dirigida a establecer criterios para la medición del crecimiento urbanístico propuesto por el planeamiento general conforme a la Norma 45.4 a) del P.O.T.A., a los propios órganos de la Consejería con competencia en Ordenación del Territorio, es cierto también que supone una información que debe ser considerada por los equipos técnicos y jurídicos de los municipios que se encuentran elaborando la adaptación de sus Planes Generales a las determinaciones de los planes de ordenación territorial. Por tanto, adecuarse a la Norma 45 no es una opción sino una obligación legal que delimita el modelo urbano-territorial del P.G.O.U.

#### **P.O.T.AX. "Costa Oriental\_Axarquía": Normas y Directrices**

El municipio de Vélez Málaga se encuentra incluido en el ámbito supramunicipal del Plan de Ordenación de Territorio "Costa Oriental\_Axarquía" (P.O.T.AX.), B.O.J.A. 03/10/2.006.

Tal y como se indica en su artículo 5 "Efectos" (N): las determinaciones de este Plan vincularán a las Administraciones y Entidades Públicas y a los particulares. En este sentido, el Plan distingue, a efectos normativos, entre las determinaciones que tienen el carácter de Normas, Directrices y Recomendaciones.

Con referencia a esta fase de AVANCE de la revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga se han tenido en cuenta las Normas (N) del P.O.T.AX., ya que las mismas son de aplicación directa y vinculan en los suelos clasificados como Urbanizables y No Urbanizables.

Las Directrices (D) son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines, y en este sentido el Ayuntamiento, como Administración Pública actuante, debe considerarlas y calibrar su aplicación en función del debate del modelo urbanístico del P.G.O.U., definiéndose las medidas concretas para la consecución de los mismos.

Como complemento normativo las Recomendaciones (R) son determinaciones de carácter indicativo, donde las Administraciones Públicas actuantes, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos del P.O.T.AX.

Esta gradación define las determinaciones de la ordenación del P.O.T.AX. que deben ser consideradas de "carácter estructural" para la revisión del P.G.O.U., y que se definen a continuación.

#### *Vigencia y Revisión del P.O.T.AX.:*

El P.O.T.AX. tiene vigencia indefinida, pero podrá ser revisado por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, siempre que "concurran circunstancias sobrevenidas que incidan en la ordenación del Plan".

No obstante, cuando transcurran ocho años (Oct.-2014) desde la aprobación del Plan (2.006), el órgano responsable de la gestión y seguimiento del mismo emitirá un informe en el que se justifique la

procedencia de su revisión. En este sentido, este órgano administrativo definido como una recomendación (R) en el artículo 8 "Entidad para la gestión y ejecución del Plan", y formada por los Ayuntamientos y distintas Consejerías de la Junta de Andalucía junto a la Diputación Provincial, no existe constancia municipal de que se hubiera constituido, a esta fecha.

#### *Interpretación del POTAX*

En el Artículo 6 (N) "Documentación del Plan", y en su apartado 7, se indica lo siguiente:

*"En caso de contradicción, entre las determinaciones escritas y el Plano de Ordenación prevalecerán las primeras. En las posibles discrepancias, entre los gráficos que ilustran la Memoria de Ordenación y el Plano de Ordenación prevalecerá este último."*

Y en el apartado 8, se indica:

*"Las prioridades y la vinculación entre acciones establecidas en la Memoria Económica tienen el carácter de Directriz".*

#### *Ajustes del Plan (N)*

Por otra parte, el artículo 10 de la normativa del P.O.T.AX. define lo que se interpreta por ajustes del Plan, con relación a la adecuación de sus previsiones, por parte de los planes urbanísticos municipales.

En este sentido, se entiende por ajuste del Plan la delimitación precisa de sus propuestas en las escalas cartográficas de los instrumentos de planeamiento general.

Los instrumentos de planeamiento general (P.G.O.U.) aplicarán las normas, y ajustarán los límites de las zonificaciones previstas en el P.O.T.AX., de acuerdo a sus escalas cartográficas.

Por último, debe indicarse que la regularización de límites será posible siempre que el resultado no suponga una disminución sustancial de la superficie de la zona afectada.

#### *Determinaciones de carácter estructural*

Para indicar los elementos de ordenación y las determinaciones normativas del P.O.T.AX. que inciden en modelo urbanístico del P.G.O.U. de Vélez Málaga, vamos a considerar como referencia el Plano de Ordenación del P.O.T.AX., expresado a escala 1/50.000, y como información complementaria la de la propia normativa que tengan el carácter de Normas (N) y Directrices (D).

#### **P.P.C.L.A. "Plan de Protección Corredor Litoral" (en tramitación)**

La información que en adelante se expone corresponde al documento del P.P.C.L.A. sometido a información pública, según B.O.J.A. 29/07/2.013. Este Plan Territorial se formula por la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, en fecha 29/01/2.013, siendo sus objetivos generales los siguientes:

Preservar de la urbanización las zonas con valores ambientales, naturales, paisajísticos, culturales, agrícolas y forestales de los espacios litorales.

Evitar la consolidación de nuevas barreras urbanas entre los espacios interiores y el sistema costero y favorecer la biodiversidad a través de la continuidad del los espacios del interior con los del litoral.

Armonizar la regulación del suelo no urbanizable en el ámbito del Plan.

Entre sus determinaciones se indica que el P.P.C.L.A. debe indicar las zonas del Litoral de Andalucía que por motivos territoriales O de protección deben ser preservadas del desarrollo urbanístico.

#### Comisión de Redacción

Se crea la Comisión de redacción del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía, cuyo funcionamiento se ajustará a las normas contenidas en la Sección 1.a del capítulo II del Título IV de la Ley 9/2.007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, a las de carácter básico recogidas en el capítulo II del Título II de la Ley 30/1.992, de 26 de noviembre, de régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo común, y a las contenidas en el propio Acuerdo. La Comisión de Redacción, se adscribe a la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, y está presidida por la persona titular de la Secretaría General de Ordenación del Territorio. B.O.J.A. 14/02/2.013.

#### DE LA NORMATIVA DEL P.P.C.L.A.

Se definen como objetivos del Plan de Protección, con rango de Norma, los siguientes:

- a) Proteger los valores ambientales, naturales, paisajísticos, culturales, agrícolas y forestales de los terrenos próximos a la costa que no han sido objeto de actuaciones urbanizadoras.
- b) Favorecer la conectividad entre los espacios interiores y el litoral e impedir la consolidación de barreras urbanas.
- c) Preservar de los procesos de transformación urbanísticas los espacios litorales afectados por riesgos naturales, especialmente de erosión e inundación.
- d) Garantizar la efectividad de la protección de las servidumbres del dominio público marítimo terrestre.
- e) Mejorar la funcionalidad y la calidad de vida de los espacios urbanizados existentes en los ámbitos del litoral.

Ámbito del Plan y Zona de Influencia del Litoral. (N)

El ámbito del Plan definido en el Plano de Ordenación está integrado por:

- a) El territorio de los términos municipales, comprendido en la franja de 500 metros de amplitud, medida en proyección horizontal tierra adentro desde la línea que determina el dominio público marítimo-terrestre en todo el litoral de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- b) Se incluyen además los ámbitos exteriores a la franja mencionada, necesarios para completar el ecosistema costero, tomando como límite elementos físicos o barreras, tales como caminos, vías pecuarias o límites parcelarios, carreteras o autopistas. Dicho límite supera los 500 metros cuando el espacio colindante corresponde a suelos protegidos por la planificación territorial, ó cuando se trata de ámbitos de características fisiográficas homogéneas.

Efectos del Plan (P.P.C.L.A.). (N)

El Plan de Protección del Corredor litoral es vinculante para los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, para los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y para el planeamiento urbanístico (P.G.O.U.), que deberán ajustarse a sus determinaciones.

Las Normas de aplicación directa prevalecerán desde su entrada en vigor sobre las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio, Planes con incidencia en la ordenación del territorio y sobre los instrumentos de planeamiento urbanístico general (P.G.O.U.).

Se considera que sus determinaciones afectan únicamente a los Planes de Ordenación del Territorio, de ámbito subregional, ya aprobados en esta fecha, y a los planes de ordenación general de los municipios costeros incluidos en el ámbito del P.P.C.L.A. No obstante, no se plantea ninguna inversión pública que permita, al menos, una adaptación del planeamiento territorial y urbanístico a corto plazo, en un contexto de colaboración entre la Comunidad Autónoma y los Municipios.

### 1.3.3 La regulación de la ordenación urbanística: LOUA 2/2.012.

La Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, LOUA 2/2012, con referencia al planeamiento urbanístico determina en su **artículo 9 "Objeto"**, que los Planes Generales de Ordenación Urbanística deben, entre otros objetivos, optar por un modelo urbano que asegure, mediante las diferentes soluciones de ordenación, la integración de los nuevos desarrollos urbanísticos con la ciudad consolidada, evitando la dispersión y mejorando o completando la ordenación estructural del sistema urbano existente.

En los municipios que por sus características urbanas tienen, además del uso residencial dominante, desarrollos de cierta escala, de carácter industrial, turístico, segunda residencia u otras similares que no deban localizarse, justificadamente, en el entorno del núcleo urbano ya consolidado, se ubicarán de manera coherente con la ordenación estructural, siempre que cumpla con lo previsto en el apartado g) de este artículo 9 de la L.O.U.A. 2/2.012.

Por otra parte, el **artículo 10 "Determinaciones"** de los Planes Generales de Ordenación Urbanística indica que éstos deben establecer la ordenación estructural que está constituida por la estructura general y por las directrices que resulten del modelo asumido de evolución urbana y de ocupación del territorio.

La **ordenación estructural** se establece en el apartado 1.A para todos los municipios, entre otras determinaciones, mediante la clasificación del suelo previendo el crecimiento urbano necesario para garantizar el desarrollo de la ciudad "a medio plazo".

Asimismo el P.G.O.U. establece las determinaciones de la **ordenación pormenorizada** en el apartado 2.A que, entre otras, definirá las previsiones de programación y gestión de la ejecución de la ordenación regulada, y específicamente, en el caso del Suelo Urbanizable con categoría de sectorizado (S.U.S.).

Por último, el **artículo 10**, en su apartado 3, indica que el P.G.O.U. debe contener las previsiones generales de programación y gestión de la ordenación estructural, que lógicamente afecta a la clasificación del suelo por causas de incumplimientos o inactividad con relación a los suelos de los sectores urbanizables sectorizados, así como a aquellos suelos que han sido sectorizados mediante un Plan de Sectorización, y cuyos plazos de ejecución no se cumplan.

En relación a la **programación** de los sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado éstos desarrollan la ordenación pormenorizada mediante los Planes Parciales de Ordenación, cuyo contenido y determinaciones están regulados en el **artículo 13 de la LOUA 2/2.012**. La programación de su ordenación debe contemplarse en el marco de la programación secuencial del P.G.O.U., y ello a efectos de dar coherencia a la obtención y ejecución de los suelos de sistemas generales y locales con referencia a la funcionalidad del sector en el modelo urbano definido por el Plan.

De esta forma, corresponde al P.G.O.U., definir la programación y gestión de la ordenación estructural, según lo indicado en el artículo 10.3 de la LOUA 2/2012 y en este sentido, la programación de los suelos de los sectores urbanizables sectorizados (antes programados) debe responder a la obtención, y en su caso, ejecución de los ámbitos delimitados como sistemas generales de áreas libres públicas, equipamientos públicos y viario público.

Esto supone que **para analizar el modelo urbano existente** derivado del desarrollo del PGOU/96, con relación a la extensión del suelo con respecto a los distintos núcleos urbanos del municipio de Vélez Málaga, que tienen la consideración de "ciudad consolidada", **es necesario apreciar el proceso de ordenación pormenorizada de los suelos urbanizables sectorizados, y verificar el nivel de la ejecución de las obras de urbanización.**

Debe indicarse, no obstante, que en el P.G.O.U./96 de Vélez Málaga, anterior a la L.O.U.A. 7/2.002, existe un planteamiento de la programación de los suelos urbanizables definido a través de dos áreas de reparto cuatrienales, donde no siempre existe coherencia entre la localización del suelo urbanizable y los sistemas generales adscritos, lo que no responde al modelo de ciudad expuesto en la actual legislación urbanística de Andalucía L.O.U.A. 2/2.012.

Esta cuestión deberá ser corregida en el proceso de revisión del citado P.G.O.U./96 para considerar la gestión del mismo, en función de las entidades territoriales que se definan previamente.

Por su parte el resto de la normativa esencial en materia urbanística de Andalucía se completa, sin ánimo de ser exhaustivo, con las siguientes normas

Decreto 2/2.012, de 10 de enero, por el que se regula el régimen de las edificaciones y asentamientos existentes en suelo no urbanizable en la Comunidad Autónoma de Andalucía

Decreto-Ley 5/2.012, de 27 de noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía

Decreto 36/2.014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo

Decreto 11/2.008, de 22 de enero, por el que se desarrollan procedimientos dirigidos a poner suelo urbanizado en el mercado con destino preferente a la construcción de viviendas protegidas

Decreto 225/2.006, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de la Inspección de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda de la Junta de Andalucía

Decreto 2/2.004, de 7 de enero, por el que se regulan los registros administrativos de instrumentos de planeamiento, de convenios urbanísticos y de los bienes y espacios catalogados, y se crea el Registro Autonómico

Orden de 11 de abril de 2.013, por la que se aprueba el Plan General de Inspección de Ordenación del Territorio y Urbanismo para el cuatrienio 2.013-2.016

Orden de 1 de marzo de 2.013, por la que se aprueban las Normativas Directoras para la Ordenación Urbanística en desarrollo de los artículos 4 y 5 del Decreto 2/2.012, de 10 de enero, por el que se regula el régimen de las edificaciones y asentamientos existentes en suelo no urbanizable en la Comunidad Autónoma de Andalucía

Orden de 5 de noviembre de 2.007, por la que se aprueba el formato de la acreditación del personal inspector de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda de la Junta de Andalucía

Orden de 28 de septiembre de 2.007, por la que se aprueba el modelo de acta que se extenderá por la Inspección de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda en el ejercicio de las actuaciones inspectoras.

### 1.3.4. La legislación sectorial en relación con el planeamiento urbanístico.

El Plan General de Ordenación Urbanística, según la definición de la L.O.U.A., es el instrumento que establece la ordenación urbanística de la totalidad del término municipal y organiza la gestión de su ejecución, de acuerdo a las características del municipio y los procesos de ocupación y utilización del suelo actual y previsible a medio plazo. Es básico para llevar a cabo la ordenación integral del territorio del municipio y a través de él se clasifica el suelo, se determina el régimen aplicable a cada clase de suelo y se definen los elementos fundamentales del sistema de equipamientos del municipio al que hace referencia.

Los Planes Generales de Ordenación Urbanística (P.G.O.U.) establecen, por ello, la ordenación estructural del término municipal, constituida por la estructura general y las directrices que resulten del modelo asumido de evolución urbana y de ocupación del territorio, y la ordenación pormenorizadas que constituyen el resto de las determinaciones del Plan.

Dado el contenido totalizador e integral del P.G.O.U. en el ámbito territorial municipal, debe someterse a informes, dictámenes o consultas de los órganos y entidades administrativas gestores de intereses públicos afectados (lo que tradicionalmente se denominan "informes sectoriales") tal y como recoge la legislación estatal y autonómica.

Por un lado desde el ámbito estatal debe tenerse en cuenta fundamentalmente lo dispuesto en el art. 15 del T.R.L.S. relativo a la "Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano" que establece:

*"1. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística están sometidos a evaluación ambiental de conformidad con lo previsto en la legislación de evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y en este artículo, sin perjuicio de la evaluación de impacto ambiental de los proyectos que se requieran para su ejecución, en su caso.*

*2. El informe de sostenibilidad ambiental de los instrumentos de ordenación de actuaciones de urbanización deberá incluir un mapa de riesgos naturales del ámbito objeto de ordenación.*

*3. En la fase de consultas sobre los instrumentos de ordenación de actuaciones de urbanización, deberán recabarse al menos los siguientes informes, cuando sean preceptivos y no hubieran sido ya emitidos e incorporados al expediente ni deban emitirse en una fase posterior del procedimiento de conformidad con su legislación reguladora:*

*a) El de la Administración hidrológica sobre la existencia de recursos hídricos necesarios para satisfacer las nuevas demandas y sobre la protección del dominio público hidráulico.*

*b) El de la Administración de costas sobre el deslinde y la protección del dominio público marítimo-terrestre, en su caso.*

*c) Los de las Administraciones competentes en materia de carreteras y demás infraestructuras afectadas, acerca de dicha afectación y del impacto de la actuación sobre la capacidad de servicio de tales infraestructuras.*

*Los informes a que se refiere este apartado serán determinantes para el contenido de la memoria ambiental, que solo podrá disentir de ellos de forma expresamente motivada.*

*4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de urbanización debe incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos (...)"*

Por otro lado, desde el ámbito de la legislación autonómica, el artículo 32 de la L.O.U.A. determina:

*"2.ª La aprobación inicial del instrumento de planeamiento obligará al sometimiento de éste a información pública por plazo no inferior a un mes, ni a veinte días si se trata de Estudios de Detalle, así como, en su caso, a audiencia de los municipios afectados, y el requerimiento de los informes, dictámenes u otro tipo de pronunciamientos de los órganos y entidades administrativas gestores de intereses públicos afectados, previstos legalmente como preceptivos, que deberán ser emitidos en esta fase de tramitación del instrumento de planeamiento y en los plazos que establezca su regulación específica. La solicitud y remisión de los respectivos informes, dictámenes o pronunciamientos podrán sustanciarse a través del órgano colegiado representativo de los distintos órganos y entidades administrativas que a tal efecto se constituya.*

*Cuando se trate de Plan General de Ordenación Urbanística, Plan de Ordenación Intermunicipal, Plan de Sectorización o Plan Especial de ámbito supramunicipal o cuando su objeto incida en competencias de Administraciones supramunicipales, se practicará, también de forma simultánea, comunicación a los restantes órganos y entidades administrativas gestores de intereses públicos con relevancia o incidencia territorial para que, si lo estiman pertinente, puedan comparecer en el procedimiento y hacer valer las exigencias que deriven de dichos intereses. Igual trámite se practicará con los Ayuntamientos de los municipios colindantes cuando se trate de Planes Generales de Ordenación Urbanística. (...)"*

De los preceptos señalados y demás legislación vigente se deriva que el P.G.O.U. debe someterse a los **SIGUIENTES INFORMES**:

1º.- A Evaluación Ambiental (**Informe de Valoración Ambiental**), de conformidad con lo dispuesto en el art. 15 T.R.L.S., Ley 7/2.007 de 9 de Julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía (arts. 40 y Anexo I apartado 12.3); Decreto 292/1995 de 12 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía (téngase en cuenta que en virtud de la Disposición Transitoria Cuarta de la Ley 7/2.007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, hasta que no se desarrolle reglamentariamente el procedimiento para la evaluación ambiental de los instrumentos de planeamiento urbanístico será de aplicación este Decreto).

Igualmente las Disposiciones adicionales séptima y octava del Decreto 36/2.014, de 11 de febrero se refieren al procedimiento de emisión de la Evaluación Ambiental de los instrumentos de planeamiento urbanístico y al órgano competente para su tramitación y emisión, señalando que:

*“1. La evaluación ambiental de los instrumentos de planeamiento general y sus innovaciones que afecten a la ordenación estructural se regirá por lo establecido en el artículo 40 de la Ley 7/2007, de 9 julio, de Gestión de la Calidad Ambiental de Andalucía y las disposiciones recogidas en el presente Decreto, teniendo en cuenta lo siguiente:*

*a) El plazo máximo para la emisión del informe previo de valoración ambiental, tras la aprobación inicial del instrumento de planeamiento, será de tres meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la documentación completa en la Comisión Provincial de Coordinación Urbanística correspondiente.*

*b) Concluido el trámite de información pública, el titular de la actuación remitirá las alegaciones y sugerencias presentadas respecto al Estudio de Impacto Ambiental al órgano competente para la evaluación ambiental, para su consideración en el trámite de emisión del informe de valoración ambiental.*

*c) El plazo máximo para la emisión del informe de valoración ambiental, tras la aprobación provisional del instrumento de planeamiento, será de un mes y quince días, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la documentación en la Comisión Provincial de Coordinación Urbanística correspondiente. (...)*”

Y dado que Vélez-Málaga aparece como Ciudad Media de nivel 1 del sistema de ciudades del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, corresponderá la tramitación y la emisión del informe previo de valoración ambiental a la Delegación Territorial con competencias en medio ambiente, y el informe de valoración ambiental, a la Dirección General con competencias en materia de prevención y control ambiental. (Disposición Adicional 8ª del Decreto 36/2.014)

2º.- A Informe de **Incidencia Territorial**, de conformidad con lo dispuesto en la Disposición Adicional octava de la Ley 7/2.002, de 17 de diciembre (L.O.U.A.) que analizará las previsiones que el P.G.O.U. debe contener según lo dispuesto en la disposición adicional segunda de la Ley 1/1.994, de Ordenación del Territorio de Andalucía, de 11 de enero (L.O.T.A.) (la valoración de la incidencia de sus determinaciones en la Ordenación del Territorio, particularmente en el sistema de ciudades, sistema de comunicaciones y transportes, equipamientos, infraestructuras o servicios supramunicipales y recursos naturales básicos) así como su repercusión en el sistema de asentamientos.

Dicho Informe de Incidencia Territorial compete a la persona titular de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Cambio Climático y se emitirá, en el plazo de tres meses, respecto de los instrumentos de planeamiento general y sus innovaciones que afecten a la ordenación estructural (arts. 5 y Disposición adicional segunda del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo)

En el caso de la formulación o revisión total de un P.G.O.U. con carácter previo a la emisión del informe de incidencia territorial, se requerirá la valoración de dicho instrumento por el Consejo Andaluz de Ordenación del Territorio y Urbanismo, conforme a lo establecido en el artículo 18.2.e) de este Decreto (es decir sobre las determinaciones del Plan que guarden relación con el informe de incidencia en la ordenación del territorio, en el trámite de emisión de dicho informe Arts. 5 y 18 Decreto 36/2.014).

Por su parte el apartado 2 del artículo 13 del Decreto 43/2.008, de 12 de febrero, regulador de las condiciones de implantación y funcionamiento de campos de golf en Andalucía, establece que:

*“El Informe de Incidencia Territorial al que se refiere la disposición adicional octava de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, deberá referirse de forma expresa a la acreditación de las condiciones y requisitos de carácter territorial establecidos en este Decreto para las actuaciones de campos de golf previstas en el planeamiento general.”*

3º.- **Informe sobre plazos para inicio y terminación de viviendas** en áreas o sectores que contengan reservas de terrenos para viviendas **protegidas**, en su caso.

Viene determinado en el art. 18.3 de la Ley 7/2.002 (L.O.U.A.) tras la modificación de la Disposición Adicional 5ª del Decreto 5/2.012 al señalar:

*“c) En las áreas o sectores que contengan reservas de terrenos para viviendas protegidas, el Plan General de Ordenación Urbanística o, en su defecto, el instrumento de planeamiento que contenga la ordenación detallada especificará los plazos para el inicio y terminación de estas viviendas, plazos que deberán contar con informe favorable de la Consejería competente en materia de vivienda, que lo ha de emitir en un plazo*

máximo de tres meses, transcurrido el cual se entenderá aprobado el plazo que contenga el instrumento de planeamiento."

4º.- A determinados **Informes Sectoriales** de los órganos y entidades administrativas gestores de intereses públicos afectados, previstos legalmente como preceptivos, que serán esencialmente los siguientes:

4.1. De la **Administración Hidrológica**: este informe versará esencialmente, como se ha dejado dicho, sobre la existencia de recursos hídricos necesarios para satisfacer las nuevas demandas y sobre la protección del dominio público hidráulico (art.15 T.R.L.S.).

No obstante deberá tenerse en cuenta la legislación sobre la materia constituida:

- A nivel estatal por el Real Decreto Legislativo 1/2.001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas (arts. 40 y 25. 4) y el Real Decreto 849/1.986, de 11 de abril por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

- A nivel autonómico por la Ley 9/2.010 de 30 de julio de Aguas de Andalucía (art. 42) que establece la necesidad de recabar de la Consejería competente en materia de aguas un informe preceptivo, previo (en la fase de avance y tras la aprobación inicial del P.G.O.U.) de carácter vinculante que deberá ser emitido en el plazo máximo de tres meses, entendiéndose favorable si no se emite en dicho plazo.

Igualmente el artículo 17 del Decreto 189/2.002, de 2 de julio, por el que se aprueba el Plan de Prevención de avenidas e inundaciones en cauces urbanos andaluces establece:

*"Artículo 17. Informes adicionales para la Aprobación de los instrumentos de planificación territorial y planeamiento urbanístico.*

*Con anterioridad a la aprobación de los Planes de Ordenación del Territorio, o tras la aprobación inicial en el caso de los instrumentos de planeamiento urbanístico, la Administración competente en su tramitación recabará de la Consejería competente en materia de aguas intracomunitarias informe sobre la suficiencia del recurso y sobre la idoneidad de la representación de las zonas de cauce y de servidumbre y policía. El informe tendrá carácter vinculante y deberá ser emitido en el plazo máximo de tres meses, entendiéndose favorable si no se emite en dicho plazo."*

Asimismo, se tendrán en cuenta los informes de las compañías prestadoras del servicio de suministro, gestión y abastecimiento de agua a los núcleos de población así como en materia de depuración y saneamiento de aguas residuales.

4.2. De la **Administración de Costas**, sobre el deslinde y la protección del dominio público marítimo-terrestre, en su caso (art 15 T.R.L.S.) y sobre cumplimiento de las disposiciones legales en esta materia.

La normativa que establece este/os informe/es sectorial/es es la Ley 22/1.988, de 28 de julio, de Costas (L.C.) al establecer en su artículo 112.a) que:

*"corresponde también a la Administración del Estado emitir informe, con carácter preceptivo y vinculante, en los supuestos de Planes y Normas de ordenación territorial o urbanística y su modificación o revisión, en cuanto al cumplimiento de las disposiciones de esta Ley y de las normas que se dicten para su desarrollo y aplicación..."*

y que desarrolla el artículo 117 de la misma Ley de Costas. Igualmente se refiere a ello el artículo 205 del Real Decreto 1471/1.989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General para desarrollo y ejecución de la Ley 22/1.988, de 28 de julio, de Costas (R.C.).

Los informes se solicitarán a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar dependiente de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura Alimentación y Medio Ambiente.

Se prevén dos informes:

1º.- Informe **antes de la aprobación inicial** (art. 117.1 L.C.): informe comprensivo de las sugerencias y observaciones que estime convenientes la Administración de Costas que debe emitirse en el plazo de 1 mes desde el envío del contenido del proyecto. No tiene carácter vinculante, sino que es cauce de cooperación interadministrativa. Un sector doctrinal entiende que, en base al art. 32 LOUA y por razones competenciales el primer informe debe ser tras la aprobación inicial, durante el período de información pública.

2º.- Informe **antes de la aprobación definitiva**: Concluida la tramitación del plan o normas de que se trate e inmediatamente antes de la aprobación definitiva (en nuestro caso tras la aprobación provisional), deberá darse traslado a la administración estatal del contenido del plan para que en el plazo de 2 meses se pronuncie sobre el mismo. En caso de que el informe no sea favorable en aspectos de su competencia, se abrirá un período de consultas, a fin de llegar a un acuerdo. Si, como resultado de este acuerdo, se modificara sustancialmente el contenido del plan o normas, deberá someterse nuevamente a información pública y audiencia de los Organismos que hubieran intervenido preceptivamente en la elaboración; el cumplimiento de estos trámites interrumpirá el cómputo de los plazos que para la aprobación de los planes de ordenación se establecen en la legislación urbanística (art. 117.2 L.C.). Tiene carácter vinculante en

cuanto a las determinaciones que versen sobre competencias estatales (protección física del demanio y la garantía de su utilización) (Fundamento Jurídico 7º Sentencia del Tribunal Constitucional 149/1991).

4.3. Informes de las Administraciones competentes en materia de **carreteras** que resulten afectadas, acerca de dicha afección y del impacto de la actuación sobre la capacidad de servicio de tales infraestructuras.

La normativa de estos informes está constituida:

- A nivel estatal por la Ley 25/1.988 de Carreteras (L.C.E.) (artículo 10.2) y el Real Decreto 1.812/1.994, que aprueba el Reglamento General de Carreteras (artículo 21)

Este informe es de carácter vinculante en aquellos aspectos que se refieran al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, es previo a la aprobación inicial, debe emitirse en el plazo de 1 mes y transcurridos 2 meses desde su solicitud se entiende favorable (silencio positivo).

- Y a nivel autonómico por la Ley 8/2.001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía (L.C.A.) (art. 35) que establece:

a) La posibilidad de que se solicite antes de la aprobación inicial informe o información previa en relación a las afecciones a las carreteras de titularidad de la Junta de Andalucía, con un plazo de emisión de 1 mes (art. 35.1 L.C.A.)

b) Informe vinculante de la Consejería competente en materia de Carreteras (Consejería de Fomento y Vivienda-Servicio de Carreteras) tras la aprobación inicial, referido exclusivamente a las afecciones a la red de carreteras de la Junta de Andalucía. Debe evacuarse en el plazo de 3 meses y se entiende favorable en caso de silencio. (art. 35.2 L.C.A.)

Las Diputaciones provinciales ejercerán sobre el dominio público viario del que sean titulares las competencias que se señalan en la legislación de carreteras.

#### 4.4 Informe en materia de **Patrimonio Histórico**.

La Ley 14/2.007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, establece para el planeamiento urbanístico el informe vinculante de la Consejería competente en materia de Patrimonio Histórico, después de la aprobación inicial y siempre y cuando se incida sobre bienes incoados o inscritos en el Catalogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía, en el Inventario de Bienes Reconocidos o sobre Zonas de Servidumbre Arqueológica. Su plazo de emisión es de 3 meses y se entiende favorable en caso de silencio (artículo 29.4)

(En la actual estructura orgánica de la Junta –establecida por Decreto 128/2013, de 24 de septiembre, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte- corresponde la emisión a la Secretaría General de Cultura-Dirección General de Instituciones Museísticas, Acción Cultural y Promoción del Arte).

#### 4.5. Informe en materia de **Comercio**.

Viene determinado en el Decreto Legislativo 1/2.012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Comercio Interior de Andalucía para los instrumentos de planeamiento urbanístico general y las innovaciones de los mismos que prevean o permitan la instalación de una gran superficie minorista o dispongan de usos terciarios comerciales con una superficie construida superior a 5.000 metros cuadrados, estableciendo que se someterán a informe comercial de la Consejería competente en materia de comercio interior (Consejería de Turismo y Comercio en la actualidad), que deberá pronunciarse, en todo caso, sobre los intereses generales afectados.

Como regla general este informe tendrá carácter no vinculante, excepto cuando:

a) Los instrumentos de planeamiento urbanístico prevean el emplazamiento de grandes superficies minoristas fuera de los ámbitos aptos para ellas, previstos en el Plan de Establecimientos Comerciales. En este caso el informe deberá valorar la motivación a que se refiere este título respecto a los criterios de naturaleza territorial y a los demás intereses de carácter general que han de salvaguardarse.

b) Los instrumentos de planeamiento con usos pomenorizados que no establezcan expresamente usos pomenorizados de grandes superficies minoristas y, sin embargo, permitan más de 5.000 metros cuadrados de edificabilidad terciaria o comercial sin prohibir expresamente la implantación de grandes superficies minoristas.

La petición de informe comercial deberá presentarse tras la aprobación inicial del instrumento de planeamiento, y se deberá emitir el informe comercial solicitado respecto al planeamiento general en el plazo máximo de tres meses. El silencio tendrá carácter favorable.

#### 4.6. Informe de Evaluación del Impacto en la **Salud**.

Viene determinado en la Ley 16/2.011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía (L.S.P.A.), siendo informe preceptivo y vinculante que debe emitirse en el plazo de 3 meses y el silencio tiene carácter

favorable (art. 58.2 LSPA)

La evaluación del impacto en la salud tiene por objeto valorar los posibles efectos directos o indirectos sobre la salud de la población del plan y señalar las medidas necesarias para eliminar o reducir hasta límites razonables los efectos negativos y reforzar los efectos positivos (art.55 L.S.P.A.).

La solicitud de informe adjuntará la valoración del impacto en salud en los términos y con los procedimientos establecidos en el artículo 40 de la Ley 7/2.007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

Destacar que, de igual forma, el Decreto 95/2.001, de 3 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Policía Sanitaria Mortuoria establece en el apartado 2 del artículo 40 que:

*“Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 56 a 59 de la Ley 16/2.011, de 23 de diciembre, y de conformidad con el artículo 56.1.b) 2.º de la citada Ley 16/2011, de 23 de diciembre, en los procedimientos de aprobación de instrumentos de planeamiento de desarrollo urbanístico, siempre que afecten a las condiciones de emplazamiento de cementerios, por su especial incidencia en la salud humana, será preceptivo y vinculante el informe de evaluación de impacto en salud. Dicho informe se evacuará en el plazo de tres meses, entendiéndose favorable si no se emite en el plazo señalado.”*

Y que la Disposición transitoria única del Decreto 62/2.012, de 13 de marzo, sobre el Informe de evaluación de impacto en salud, determina:

*“Disposición transitoria única Informe de evaluación de impacto en salud.  
El informe de evaluación de impacto en salud al que se hace referencia en los artículos 39 y 40.2 del Reglamento de Policía Sanitaria Mortuoria, no será exigible hasta tanto no se establezcan reglamentariamente los contenidos y la metodología para la evaluación del impacto en salud, de acuerdo con lo previsto en el artículo 57 de la Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía. No obstante, en lugar del informe de evaluación de impacto en salud, será exigible la emisión de un informe sanitario favorable, preceptivo y vinculante, por parte de la persona titular de la Delegación Provincial o Territorial, según corresponda, de la Consejería competente en materia de salud, en los supuestos contemplados en los artículos 39 y 40.2 del citado Reglamento. Dicho informe se evacuará en el plazo de tres meses, entendiéndose favorable si no se emite en el plazo señalado.”*

#### 4.7. Informe en materia de **Telecomunicaciones**.

Viene determinado en el artículo 26.2 de la Ley 32/2003, de 3 de noviembre, General de Telecomunicaciones (L.G.TC.), en este sentido: “Los órganos encargados de la redacción de los distintos instrumentos de planificación territorial y urbanística deberán recabar de la Administración General del Estado (actualmente el Ministerio de Industria, Energía y Turismo a través de la Jefatura Provincial) el oportuno informe sobre las necesidades de redes públicas de comunicaciones electrónicas en el ámbito territorial a que se refieran.

*Los instrumentos de planificación territorial o urbanística deberán recoger las necesidades de redes públicas de comunicaciones electrónicas contenidas en los informes emitidos por el Ministerio de Ciencia y Tecnología y garantizarán la no discriminación entre los operadores y el mantenimiento de condiciones de competencia efectiva del sector”.*

#### 4.8. Informe en materia de **Puertos** de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Dado que en el término de Vélez-Málaga se sitúa el Puerto de Caleta de Vélez, la Ley 21/2.007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía determina en su art. 14 denominado “Coordinación interadministrativa” que:

*“1. En relación con los instrumentos de planeamiento urbanístico que puedan incidir directamente sobre los puertos, el órgano competente para la aprobación inicial podrá remitir, con anterioridad a la misma, el documento a la Consejería competente en materia de puertos para que esta formule, en el plazo de un mes, las sugerencias y observaciones que estime convenientes.*

*En todo caso, se considera que inciden directamente sobre los puertos los instrumentos de planeamiento que ordenen los terrenos colindantes con el puerto, y los que afecten a las conexiones con las redes de comunicaciones del sistema general portuario.*

*2. Aprobado inicialmente el instrumento de planeamiento urbanístico al que se refiere el apartado anterior, este se someterá a informe de la Consejería competente en materia de puertos en aquellos aspectos que afecten a la actividad portuaria, que tendrá carácter vinculante y deberá estar motivado.*

*Este informe deberá emitirse en el plazo de tres meses y se entenderá favorable en caso de no emitirse en dicho plazo, salvo que afecte al dominio o al servicio público de titularidad autonómica. (...)”*

Actualmente la Consejería competente en materia de puertos es la Consejería de Fomento y Vivienda (a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía).

#### 4.9. Informe en materia de **Aeropuertos y servidumbres aeronáuticas:**

Dado que en Vélez Málaga se ubica el aeropuerto del Trapiche, deberá acudirse a la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1.998, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio modificada por el Real Decreto 297/2.013, de 26 de abril establece en su nueva redacción:

*“Disposición adicional segunda. Remisión al Ministerio de Fomento de los proyectos urbanísticos que afecten a la zona de servicio de aeropuertos de interés general.*

1. Las Administraciones u organismos competentes para la tramitación del planeamiento territorial o urbanístico remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre **que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas** establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que emita **informe con carácter preceptivo y vinculante en relación al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado**, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuario como sistema general y el tipo de afectación y los usos que se pretenden asignar a los espacios afectados por servidumbres aeronáuticas o acústicas.

En relación con las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, el informe se adecuará a las disposiciones previstas en el artículo 29 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas.

2. Los informes podrán ser objeto de consulta previa, al gestor de las instalaciones.

3. Los informes evacuados por la Dirección General de Aviación Civil son **preceptivos y vinculantes** en lo que se refiere al ejercicio de las competencias del Estado, y se emitirán en el plazo de **seis meses** a contar desde la recepción de la documentación requerida para su emisión, incluido, en su caso, el informe de la Comunidad Autónoma.

Transcurrido el plazo previsto en el párrafo anterior sin que se haya emitido el informe de la Dirección General de Aviación Civil, **se entenderá que reviste carácter disconforme**.

4. A falta de solicitud del informe preceptivo, así como en el supuesto de disconformidad, no se podrá aprobar definitivamente el instrumento de planificación territorial o urbanística en lo que afecte al ejercicio de las competencias estatales.

5. El informe previsto en esta disposición relativo a los instrumentos de planeamiento que desarrollen planes previamente informados favorablemente con arreglo a este real decreto, se regirá por lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 29 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas siempre que concurren las siguientes circunstancias:

a) Que así lo haya previsto expresamente el informe de la Dirección General de Aviación Civil relativo al plan que desarrollen.

b) Que el planeamiento de desarrollo se atenga a las condiciones que, en su caso, establezca el informe a que se refiere el apartado anterior.

c) Que no se hayan producido modificaciones en el plan director aeroportuario con posterioridad a la fecha del informe, que afecten al contenido de éste.

6. Las Administraciones u organismos competentes para la aprobación definitiva del planeamiento territorial o urbanístico deberán remitir a la Dirección General de Aviación Civil, a la mayor brevedad posible, el plan o instrumento de ordenación aprobado definitivamente, acompañado de certificación del acto de aprobación definitiva. El Centro directivo comprobará la inclusión de las servidumbres aeronáuticas y de las medidas que se adopten para garantizar su cumplimiento efectivo y resolverá al efecto. Transcurridos dos meses desde la recepción de dicha certificación sin que se formulen reparos, se entenderá emitida resolución en sentido favorable.”

También hay que estar a lo previsto en el artículo 29 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, modificado también por el Real Decreto 297/2013, y que se reproduce en parte en la norma transcrita.

4.10. **Otros informes sectoriales** que solo deben solicitarse solo cuando en el término municipal existan elementos que lo justifiquen:

- En materia de **Defensa:**

A tenor de la Disposición adicional segunda párrafo primero del Real Decreto 2/2.008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo,

*“Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, cualquiera que sea su clase y denominación, que incidan sobre terrenos, edificaciones e instalaciones, incluidas sus zonas de protección afectos a la Defensa Nacional deberán ser sometidos, respecto de esta incidencia, a informe vinculante de la Administración General del Estado con carácter previo a su aprobación”.*

- En materia de **Montes:**

El artículo 39 de la Ley 43/2.003, de Montes, establece que: *“Los instrumentos de planeamiento urbanístico, cuando afecten a la calificación de terrenos forestales, requerirán el informe de la Administración forestal competente. Dicho informe será vinculante si se trata de montes catalogados o protectores”.*

(para Andalucía la legislación aplicable es la Ley 2/1.992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía (se desarrolla mediante el Reglamento Forestal de Andalucía aprobado mediante Decreto 208/1.997, de 9 de setiembre) modificada por

- Ley 8/2.003, de 28 de octubre, de la flora y la fauna silvestres. Se deroga los artículos 47.2 y 76.7, así como los artículos 48.b), 61, 64.3 y 77.3 en lo que se refiere a caza, pesca y fauna cinegética.

- Ley 5/1.999, de 29 de junio, de Prevención y Lucha contra los Incendios Forestales. Deroga los arts. 44.1.a) y b), 50 a 55, 58, 59 y 76.10 y Disposición Transitoria quinta de la Ley 2/1992. a partir de la entrada en vigor de la Ley de prevención y lucha contra los incendios forestales.)

- En materia **Ferrovial:**

a) El artículo 7 de la ley 39/2.003 de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario establece:

*“Artículo 7. Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico. El control municipal*

*1. Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.*

*2. Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio previstas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento para que emita, en el plazo de un mes computado desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto. (...).”*

b) Y el artículo 11 de la Ley 9/2.006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía, determina:

*“1. Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias en materia de ferrocarriles por la Administración de la Junta de Andalucía o por las entidades públicas de ella dependientes.*

*2. Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial podrá, con anterioridad a esta, solicitar información previa a la Consejería competente en materia de transportes y de la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias, quienes deberán emitirla en el plazo de un mes. En todo caso, tendrán carácter vinculante para el órgano con facultades para acordar la aprobación inicial citada, a los efectos previstos en el presente apartado, las determinaciones y previsiones contenidas en los planes de ordenación territorial.*

*Aprobado inicialmente el instrumento de planeamiento urbanístico, éste se someterá a informe vinculante de la Consejería competente en materia de transportes y de la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias, y que deberán emitirlo en el plazo máximo de tres meses. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado, se entenderá su conformidad al plan propuesto.*

*3. Las obras de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura que se regulan en la presente Ley, tienen el carácter de obras públicas de interés para la Comunidad Autónoma y no están sometidas a licencia urbanística ni a otros actos de control preventivo que establece la legislación de régimen local, sin perjuicio de los recursos que quepa interponer y del deber de informar al municipio afectado, previamente al inicio de las obras.*

*4. La Administración de la Junta de Andalucía, o Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, no precisará las autorizaciones, permisos o licencias administrativas de primera instalación, funcionamiento o apertura previstas en la normativa vigente para el desarrollo de actividades vinculadas directamente al tráfico ferroviario.*

*Las autorizaciones y, en su caso, las concesiones otorgadas a particulares para la realización de otras obras o actividades en la zona de servicio ferroviario no eximirán a sus titulares de obtener los permisos, licencias y demás autorizaciones que, en cada caso, sean exigidas por otras disposiciones legales.”*

- En materia de **Puertos Estatales,**

El art. 56 del Real Decreto Legislativo 2/2.011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

*“Artículo 56 Articulación urbanística de los puertos*

*1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que*

supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima. (...)"

4.11 Aspectos **procedimentales** a tener en cuenta en cuanto a los informes sectoriales estatales y autonómicos.

#### 4.11.1.- A nivel ESTATAL:

En lo referente a aspectos de la planificación que afecten a competencias estatales, establece la Disposición Adicional 2ª.4 de la Ley 13/2.003, reguladora del contrato de concesión de obras públicas lo siguiente:

*"Disposición adicional segunda - Colaboración y coordinación entre Administraciones públicas*

*1. La Administración General del Estado, las Administraciones de las comunidades autónomas y las entidades locales tienen los deberes de recíproca información y de colaboración y cooperación mutuas en el ejercicio de sus actuaciones de planificación y construcción de obras públicas, según lo establecido por el ordenamiento vigente.*

*Si los procedimientos de colaboración resultaran ineficaces, y cuando se justifique por la incidencia directa y significativa sobre la actividad económica general, el Estado, en el ejercicio de su competencia exclusiva sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, podrá coordinar los planes de obras públicas competencia de las comunidades autónomas con los planes de obras públicas de interés general.*

*2. La Administración del Estado deberá colaborar con las Administraciones de las comunidades autónomas y las entidades locales a través de los mecanismos de coordinación y cooperación legalmente establecidos, a fin de articular la planificación y construcción de las obras públicas de interés general con los planes de ordenación territorial y urbanística.*

*En defecto de acuerdo entre las Administraciones públicas, y sin perjuicio de lo previsto en la legislación medioambiental, los planes y proyectos de obras públicas de competencia del Estado prevalecerán sobre cualquier instrumento de planificación u ordenación territorial o urbanística en lo que se refiere a las competencias estatales exclusivas, en cuyo caso las comunidades autónomas y las corporaciones locales deberán incorporar necesariamente en sus respectivos instrumentos de ordenación las rectificaciones imprescindibles para acomodar sus determinaciones a aquéllos.*

*3. Los planes o instrumentos generales de ordenación territorial o urbanística calificarán los espacios territoriales necesarios para las diferentes obras públicas de interés general del Estado como sistemas generales y serán clasificados de conformidad con su naturaleza, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9.1º de la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones.*

*4. La Administración General del Estado, en el ejercicio de sus competencias, emitirá informe en la instrucción de los procedimientos de aprobación, modificación o revisión de los instrumentos de planificación territorial y urbanística que puedan afectar al ejercicio de las competencias estatales. Estos informes tendrán carácter vinculante, en lo que se refiere a la preservación de las competencias del Estado, y serán evacuados, tras, en su caso, los intentos que procedan de encontrar una solución negociada, en el plazo máximo de dos meses, transcurrido el cual se entenderán emitidos con carácter favorable y podrá continuarse con la tramitación del procedimiento de aprobación, salvo que afecte al dominio o al servicio públicos de titularidad estatal. A falta de solicitud del preceptivo informe, así como en el supuesto de disconformidad emitida por el órgano competente por razón de la materia o en los casos de silencio citados en los que no opera la presunción del carácter favorable del informe, no podrá aprobarse el correspondiente instrumento de planificación territorial o urbanística en aquello que afecte a las competencias estatales."*

#### 4.11.2. A nivel AUTONÓMICO:

La Disposición adicional primera del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo se refiere a los "Informes, dictámenes y otros pronunciamientos al planeamiento urbanístico general. Plazo y procedimiento para su tramitación" y establece que:

*"1. Los informes, dictámenes y otros pronunciamientos, así como el informe de valoración ambiental, que con carácter preceptivo deban emitirse por la Administración de la Junta de Andalucía durante la tramitación de los instrumentos de planeamiento general y sus innovaciones que afecten a la ordenación estructural, se solicitarán y remitirán a través de la Comisión Provincial de Coordinación Urbanística.*

*2. El plazo máximo para la remisión a la Administración solicitante de los referidos informes, dictámenes y otros pronunciamientos, así como del informe de valoración ambiental, será de tres meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la documentación completa en el registro de la Delegación correspondiente de la Consejería competente en materia de urbanismo, de acuerdo con el apartado siguiente.*

*3. La solicitud y remisión de los citados informes, dictámenes y otros pronunciamientos, así como del informe de valoración ambiental, se ajustará al siguiente procedimiento:*

*a) La Administración competente para la tramitación de dichos instrumentos de planeamiento urbanístico deberá presentar la solicitud dirigida a la Comisión Provincial junto con los siguientes documentos:*

- Un ejemplar del instrumento de planeamiento y del Estudio de Impacto Ambiental aprobados y debidamente diligenciados.
  - Certificado del Acuerdo de aprobación.
  - Relación de los informes, dictámenes y otros pronunciamientos que se solicitan, con expresa referencia a los preceptos de la legislación que motivan la petición.
  - Una copia debidamente diligenciada del instrumento de planeamiento y del Estudio de Impacto Ambiental, en formato digital.
- b) Si la documentación remitida no estuviese completa, conforme a lo exigido en el apartado a) anterior, la Secretaría de la Comisión, en el plazo máximo de 10 días desde la recepción de la solicitud, requerirá a la Administración solicitante que la complete, con el apercibimiento de que si no lo hiciere en el plazo máximo de 10 días se tendrá por desistida en la solicitud y que no comenzará a computarse el plazo de emisión de los informes, dictámenes y otros pronunciamientos referidos en el apartado 1 anterior hasta que la documentación esté completa.
- c) Una vez completada la documentación, la Secretaría de la Comisión acusará recibo de la misma a la Administración solicitante y remitirá un ejemplar del instrumento de planeamiento y del Estudio de Impacto Ambiental, en formato digital, a cada uno de los miembros de la Comisión.
- d) Los órganos de la Administración de la Junta de Andalucía, en el ejercicio de sus competencias, y con carácter previo a la emisión de su informe al instrumento de planeamiento remitido, expondrán a la Comisión los criterios que, en el ámbito de dichas competencias, han de sustentar el mismo, en el plazo máximo de dos meses desde la fecha de recepción de la documentación completa.
- e) Una vez emitidos por los distintos órganos y entidades de la Administración de la Junta de Andalucía los informes, dictámenes y pronunciamientos correspondientes, así como el informe previo de valoración ambiental, se remitirán a la Secretaría de la Comisión, con una antelación mínima de 10 días al de la finalización del plazo establecido, para su remisión conjunta a la Administración solicitante.
4. La verificación o adaptación del contenido de los informes referidos en el apartado anterior que tengan carácter vinculante, así como el informe de valoración ambiental, se solicitará por la Administración competente para la tramitación de dichos instrumentos de planeamiento urbanístico, tras la aprobación provisional de estos, a través de la Comisión Provincial de Coordinación Urbanística. El plazo máximo para la remisión de la verificación o adaptación de los referidos informes sectoriales será de un mes, y de un mes y quince días para el informe de valoración ambiental. La solicitud y remisión de estos informes se ajustará al procedimiento establecido en el apartado anterior, a excepción de lo dispuesto en la letra d), salvo que así se acordara por la Comisión, y la reducción a cinco días del plazo establecido en la letra e).
5. A efectos de posibilitar la comunicación entre la Secretaría de la Comisión y los miembros de la misma se establecerá la necesaria herramienta informática colaborativa."

#### 4.12. Otras referencias a la planificación urbanística en la legislación estatal o autonómica:

Sin ánimo de ser exhaustivos las principales referencias en la legislación sectorial al planeamiento urbanístico son las siguientes:

4.12.1. En materia de **infraestructuras eléctricas**: El art. 5 de la Ley 24/2.013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, denominado "Coordinación con planes urbanísticos" determina:

"1. La planificación de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica, que se ubiquen o discurren en cualquier clase y categoría de suelo, deberá tenerse en cuenta en el correspondiente instrumento de ordenación del territorio y urbanístico, el cual deberá precisar las posibles instalaciones y calificar adecuadamente los terrenos, estableciendo, en ambos casos, las reservas de suelo necesarias para la ubicación de las nuevas instalaciones y la protección de las existentes.

2. Cuando existan razones justificadas de urgencia o excepcional interés para el suministro de energía eléctrica que aconsejen el establecimiento de instalaciones de transporte y distribución que precisen de un acto de intervención municipal previo, se estará a lo dispuesto en la disposición adicional décima del texto refundido de la Ley del Suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio. El mismo procedimiento será aplicable en los casos en que existan instrumentos de ordenación territorial y urbanística ya aprobados definitivamente, en los que no se haya tenido en cuenta la planificación eléctrica conforme al apartado anterior.

3. En todo caso, en lo relativo a las instalaciones de transporte cuya autorización sea competencia de la Administración General del Estado se estará a lo establecido en la disposición adicional duodécima de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

4. A todos los efectos, las infraestructuras propias de las actividades del suministro eléctrico, reconocidas de utilidad pública por la presente ley, tendrán la condición de sistemas generales."

4.12.2. En materia de infraestructuras de transporte de **hidrocarburos**: El artículo 5 de la Ley 34/1.998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos determina que:

"1. La planificación de instalaciones de transporte de gas y de almacenamiento de reservas estratégicas de hidrocarburos así como los criterios generales para el emplazamiento de instalaciones de suministro de productos petrolíferos al por menor, deberán tenerse en cuenta en el correspondiente instrumento de ordenación del territorio, de ordenación urbanística o de planificación de infraestructuras viarias según corresponda, precisando las posibles instalaciones, calificando adecuadamente los terrenos y estableciendo las reservas de suelo necesarias para la ubicación de las nuevas instalaciones y la protección de las existentes.

La planificación de instalaciones a que se refiere la letra g) del número 3 del artículo 4 también será tomada en consideración en la planificación de carreteras.

2. En los casos en los que no se haya tenido en cuenta la planificación de dichas instalaciones en instrumentos de ordenación o de planificación descritos en el apartado anterior, o cuando razones justificadas de urgencia o excepcional interés para el suministro de productos petrolíferos o gas natural aconsejen el establecimiento de las mismas, y siempre que en virtud de lo establecido en otras Leyes resultase preceptivo un instrumento de ordenación del territorio o urbanístico según la clase del suelo afectado, se estará a lo dispuesto en la legislación sobre régimen del suelo y ordenación del territorio que resulte aplicable.

(éste número 2 del artículo 5 derogado, en lo que resulte aplicable a las instalaciones de la red básica de transporte de gas natural, por la letra d) de la disposición derogatoria única de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas).

3. Las restricciones previstas en los instrumentos de ordenación o de planificación descritos en el apartado anterior que afecten a las actividades de exploración, investigación y explotación de hidrocarburos no podrán tener carácter genérico y deberán estar motivadas."

4.12.3.- En relación a **bienes de titularidad pública estatal**: El artículo 189 de la Ley 33/2.003, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, que determina que

"sin perjuicio de las publicaciones que fueren preceptivas, la aprobación inicial, la provisional y la definitiva de instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten a bienes de titularidad pública deberán notificarse a la Administración titular de los mismos. Cuando se trate de bienes de titularidad de la Administración General del Estado, la notificación se efectuará al Delegado de Economía y Hacienda de la Provincia en que radique el bien. Los plazos para formular alegaciones o interponer recursos frente a los actos que deban ser objeto de notificación comenzarán a contarse desde la fecha de la misma. Corresponderá a los Secretarios de los Ayuntamientos efectuar las notificaciones arriba previstas".

4.12.4.- En materia de **Ruido**.- El artículo 6 de la ley 37/2.003, de 17 de noviembre, del Ruido denominado "Ordenanzas municipales y planeamiento urbanístico, que establece:

"Corresponde a los ayuntamientos aprobar ordenanzas en relación con las materias objeto de esta ley. Asimismo, los ayuntamientos deberán adaptar las ordenanzas existentes y el planeamiento urbanístico a las disposiciones de esta ley y de sus normas de desarrollo." (en este sentido tener en cuenta el Real Decreto 1.513/2.005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2.003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1.367/2.007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2.003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústica)

4.12.5.- En materia de **Contaminación Atmosférica**. Ley 34/2.007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, donde interesa destacar dos preceptos:.

"Artículo 11 Zonificación del territorio

1. De acuerdo con las evaluaciones a las que se refiere el artículo 10, las comunidades autónomas, con la participación de las entidades locales, zonificarán su territorio según los niveles de los contaminantes para los que se hayan establecido objetivos de calidad del aire y conforme a las mismas elaborarán listas diferenciadas de zonas y aglomeraciones.

2. La Administración General del Estado, de acuerdo con la información que le sea suministrada por las comunidades autónomas en los términos regulados en el artículo 28, integrará las zonas del territorio del Estado.

3. La información utilizada para la zonificación a que hace referencia este artículo deberá ser tenida en cuenta por las Administraciones públicas en la elaboración y aprobación de planes urbanísticos y de ordenación del territorio, así como en la tramitación de los procedimientos de autorización de actividades e instalaciones potencialmente contaminadoras de la atmósfera."

"Artículo 16 Planes y programas para la protección de la atmósfera y para minimizar los efectos negativos de la contaminación atmosférica

6. Los planes y programas regulados en este artículo serán determinantes para los diferentes instrumentos de planeamiento urbanístico y de ordenación del territorio. Si tales instrumentos contradicen o no acogen el contenido de los planes y programas regulados en este artículo, esta decisión deberá motivarse y hacerse pública.

Asimismo estos planes y programas podrán incluir prescripciones de obligado cumplimiento para los ciudadanos. Para ello, dichos planes y programas deberán ser objeto de publicación."

4.12.6.- Sobre la **accesibilidad**: El Real Decreto Legislativo 1/2.013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social que establece en su art. 34 lo siguiente:

"Artículo 34 Otras medidas públicas de accesibilidad

1. Las administraciones públicas habilitarán en sus presupuestos las consignaciones necesarias para la financiación de las adaptaciones en los inmuebles que de ellos dependan.

2. Al mismo tiempo, fomentarán la adaptación de los inmuebles de titularidad privada, mediante el

establecimiento de ayudas, exenciones y subvenciones.

3. Además, las administraciones competentes en materia de urbanismo deberán considerar, y en su caso incluir, la necesidad de esas adaptaciones anticipadas, en los planes municipales de ordenación urbana que formulen o aprueben.

4. Los ayuntamientos deberán prever planes municipales de actuación, al objeto de adaptar las vías públicas, parques y jardines, a las normas aprobadas con carácter general, viniendo obligados a destinar un porcentaje de su presupuesto a dichos fines."

Asimismo, en el ámbito de la Comunidad de Andalucía, téngase en cuenta el Decreto 293/2.009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía arts 6 y 11 y ss.

4.12.7.- En materia de **Patrimonio Natural**, la Ley 42/2.007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, determina en su artículo 18, que

"2. Cuando los instrumentos de ordenación territorial, urbanística, de recursos naturales y, en general, física, existentes resulten contradictorios con los Planes de Ordenación de Recursos Naturales deberán adaptarse a éstos. En tanto dicha adaptación no tenga lugar, las determinaciones de los Planes de Ordenación de Recursos Naturales se aplicarán, en todo caso, prevaleciendo sobre dichos instrumentos.

3. Asimismo, los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales serán determinantes respecto de cualesquiera otras actuaciones, planes o programas sectoriales, sin perjuicio de lo que disponga al respecto la legislación autonómica. Las actuaciones, planes o programas sectoriales sólo podrán contradecir o no acoger el contenido de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales por razones imperiosas de interés público de primer orden, en cuyo caso la decisión deberá motivarse y hacerse pública."

La forma de articular esta preeminencia sobre el planeamiento urbanístico vendrá determinada por la Legislación propia de cada Comunidad Autónoma en materia de espacios naturales protegidos. En este sentido, en la C.A. de Andalucía resultará de aplicación lo previsto en la Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, y se establecen Medidas Adicionales para su Protección.

4.12.8.- En materia de **Residuos**: Ley 10/1.998, de 28 de abril (estatal) y Decreto 73/2.012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía que establece lo siguiente en su art. 60:

"Artículo 60 Ordenación del territorio y planeamiento urbanístico

Los instrumentos para la ordenación del territorio establecerán criterios para la ubicación de instalaciones de gestión de residuos. El planeamiento urbanístico general desarrollará las previsiones de los planes de ordenación del territorio e incluirá las reservas de suelo necesarias para la construcción de puntos limpios en los términos previstos en los planes de gestión de residuos, así como las determinaciones correspondientes dentro del sistema de equipamientos o de servicios técnicos que resulten necesarios."

4.12.9.- En materia de **Turismo**: Si bien la Ley 13/2011, de 23 de diciembre, del Turismo de Andalucía, solo se refiere a las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional en materia de turismo (no refiriéndose al planeamiento municipal), si cabe hacer mención del art. 18 sobre "Mantenimiento del uso turístico" al señalar que:

"1. Los establecimientos de alojamiento turístico, así como las unidades de alojamiento integrantes de los mismos, quedarán afectados a la prestación del servicio de alojamiento turístico objeto de inscripción en el Registro de Turismo de Andalucía, quedando prohibido durante su vigencia destinarlos a un uso distinto, bajo cualquier título.

2. Corresponde a los Ayuntamientos la vigilancia sobre el mantenimiento del uso de los establecimientos de alojamiento turístico conforme a la licencia municipal concedida, sancionando la utilización contraria a la ordenación urbanística aplicable conforme a lo previsto en el artículo 222 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, sin perjuicio de incoar, en su caso, el correspondiente expediente de restauración de la legalidad urbanística.

3. El cambio de uso del suelo turístico donde se ubique un establecimiento de alojamiento turístico, o de parte del mismo, a uso residencial u otro uso distinto de los previstos en la presente Ley exigirá la previa innovación del instrumento de planeamiento que la habilite, conforme a lo previsto en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre."

4.12.10.- En materia de **Deporte**: La Ley 6/1.998, de 14 de diciembre, del Deporte. (Andalucía) establece en su art. 52 relativo al "Planeamiento urbanístico" lo siguiente:

"El planeamiento urbanístico establecerá las reservas de suelo necesarias para el desarrollo de las actuaciones previstas en los planes locales de instalaciones deportivas."

4.12.11.- En materia de **Vías Pecuarías**: Ley 3/1.995, de 23 de marzo, de vías pecuarías (estatal) y el Decreto 155/1.998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de vías pecuarías de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Concretamente en este último merece destacarse el art. 39 que establece:

"1. Las vías pecuarías, por las características intrínsecas que les reconoce la Ley de Vías Pecuarías y el

presente Reglamento, podrán clasificarse por el planeamiento urbanístico como suelo no urbanizable de especial protección o integrarse en el sistema general de espacios libres del municipio con la clasificación que corresponda, manteniéndose la titularidad de las mismas por parte de la Comunidad Autónoma de Andalucía. En este último caso, la superficie ocupada por la vía pecuaria no computará a efectos del cálculo del estándar de espacios libres previsto en el artículo 10 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

En todo caso, el instrumento de planeamiento urbanístico deberá contener para estos suelos una regulación de usos específica acorde con la condición de vía pecuaria de los mismos.

2. Si como consecuencia de cualquier instrumento de ordenación del territorio o planeamiento urbanístico general, su revisión o modificación, fuera necesaria la alteración del trazado de las vías pecuarias existentes en su ámbito espacial, de conformidad con lo previsto en el artículo 32 de este Reglamento, el instrumento de ordenación que se elabore tendrá que contemplar un trazado alternativo a las mismas y su forma de ejecución.

En estos casos, a los terrenos del nuevo trazado establecido por la correspondiente modificación les será de aplicación lo regulado en el apartado anterior."

4.12.12.- En materia de control de **sustancias peligrosas**: R.D. 1.254/1.999, 16 julio, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas

"Artículo 12 Ordenación territorial y limitaciones a la radicación de los establecimientos

1. Los órganos competentes de las Comunidades Autónomas velarán porque se tengan en cuenta los objetivos de prevención de accidentes graves y de limitación de sus consecuencias en la asignación o utilización del suelo, mediante el control de:

a) La implantación de los nuevos establecimientos.

b) Las modificaciones de los establecimientos existentes contemplados en el artículo 10.

c) Las nuevas obras, realizadas en el ámbito de influencia territorial que se derive del estudio de seguridad del establecimiento, tales como vías de comunicación, lugares frecuentados por el público o zonas para viviendas, cuando el emplazamiento o las obras ejecutadas pudieran aumentar el riesgo o las consecuencias del accidente grave.

2. Las políticas de asignación o utilización del suelo y otras políticas pertinentes, y los procedimientos de aplicación de dichas políticas, tendrán en cuenta la necesidad, a largo plazo, de mantener las distancias adecuadas entre, por una parte, los establecimientos previstos en este real decreto y, por otra, las zonas de vivienda, los edificios y las zonas frecuentadas por el público, los ejes importantes de transporte tanto como sea posible, las zonas recreativas y las zonas que presenten un interés natural particular de carácter especialmente sensible, así como la necesidad, en lo que respecta a los establecimientos existentes, de adoptar medidas técnicas complementarias de conformidad con el artículo 5, con el fin de no aumentar los riesgos para las personas.

3. Dentro de la política de prevención de accidentes y de limitación de sus consecuencias, podrá establecerse la exigencia de un dictamen técnico sobre los riesgos vinculados al establecimiento, con carácter previo a las decisiones de índole urbanística."

4.12.13.- En materia de **Áreas de Transporte de mercancías**: Deberá tenerse en cuenta lo dispuesto en el Capítulo I, Título II de la Ley 5/2.001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, relativo a la planificación territorial y desarrollo urbanístico de las áreas de transporte de mercancías, fundamentalmente lo dispuesto en los arts. 15 y ss:

"Artículo 15 Planificación de las áreas de transporte de mercancías

La planificación de las áreas de transporte de mercancías se contendrá en los planes de ordenación del territorio y en los planes sectoriales de transporte que tengan la consideración de planes con incidencia en la ordenación del territorio, conforme a lo establecido en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, los cuales establecerán un marco de referencia espacial para la programación de la actuación de todas las Administraciones Públicas y Entidades públicas y privadas implicadas en el transporte de mercancías.

Artículo 16 La planificación urbanística de los centros de transporte de mercancías

1. La calificación del suelo necesario para el desarrollo de los centros de transporte de mercancías se establecerá en el planeamiento urbanístico general mediante su previsión específica.

En defecto de dicha previsión, los mencionados centros también podrán situarse en las zonas en las que, conforme al planeamiento de desarrollo de aquél, esté permitida su implantación.

2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico que establezcan las previsiones relativas a los centros de transporte de mercancías se tramitarán y aprobarán conforme a lo previsto en la legislación urbanística. En el supuesto de que su implantación se desarrollara en varios términos municipales, la formulación del planeamiento preciso corresponderá a las entidades supramunicipales que asuman la iniciativa de su establecimiento.

3. En los centros de transporte de mercancías el planeamiento aplicable deberá prever una reserva mínima, excluidos viarios, equivalente al 10% de la superficie de su ámbito para espacios libres, y otra de un 15% de la superficie del mismo para suelo público de carácter dotacional, en orden a la implantación de los servicios señalados en el artículo 8.3 de esta Ley.

4. En suelo urbano, la reserva dotacional mínima prevista en el apartado anterior podrá ser reducida justificadamente en el planeamiento urbanístico, que considerará las determinaciones establecidas al efecto, en su caso, por el plan funcional del centro de transporte de mercancías.

*Artículo 17 De la calificación urbanística de las estaciones de transporte de mercancías  
Las estaciones de transporte de mercancías podrán calificarse por los instrumentos de planeamiento general municipal y sus instrumentos de desarrollo como dotaciones de transporte y comunicaciones con carácter de sistemas generales o locales, según su importancia y funciones en el contexto territorial en el que se implanten."*

### **1.3.5 Las instrucciones de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Dirección General de Urbanismo de la Junta de Andalucía.**

Finalmente interesa destacar que la elaboración del Planeamiento urbanístico general municipal debe tener también como referencia las Instrucciones de los órganos de la Junta de Andalucía con competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo, entre las que interesa destacar fundamentalmente las siguientes:

1. La INSTRUCCION de la Secretaría General de Ordenación del Territorio 1/2.007 sobre elaboración y tramitación de los informes de Incidencia Territorial de los Planes Generales de Ordenación Urbanística.

Esta instrucción tiene por objeto regular la elaboración y tramitación del informe de incidencia territorial y debe entenderse en combinación con las normas establecidas por los arts. 5, 18 y Disposición adicional segunda del Decreto 36/2.014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

2. La Instrucción de la Dirección General de Urbanismo a los órganos urbanísticos de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda en relación a la entrada en vigor y aplicación de la Ley 2/2.012 de 30 de enero, de Modificación de la Ley 7/2.002 de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía.

3. Instrucción 1/2.013 de la Secretaría General de Ordenación del Territorio sobre los criterios que deben adoptarse para la medición del crecimiento urbanístico propuesto por el planeamiento general, conforme a la Norma 45.4.A) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

## **1.4 PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

### **1.4.1 De la organización de la participación ciudadana**

La redacción y tramitación de un Plan General de Ordenación Urbanística es un proceso dinámico, donde es necesario previamente la elaboración de una diagnosis urbana actualizada del tipo de ciudad, que se ha venido construyendo en los últimos años desde 1996.

La forma en que se llega al conocimiento del proceso de continua evolución de la Ciudad que se reconoce, y se vive, no responde únicamente al análisis del crecimiento o nivel de envejecimiento de su población; o de la implantación de áreas de actividad productiva o comerciales; o de su proceso de planeamiento y gestión urbanística, ni tan siquiera del nivel de objetivos alcanzados por el anterior PGOU/96; sino más bien supone la "puesta en valor del municipio", con sus fortalezas y sus debilidades, mediante un proceso participativo y democrático, de las reflexiones que por distintos agentes de la ciudadanía, con suficiente capacidad de análisis y conocimiento del municipio, puedan aportar a un debate municipal, que tiene en el Pleno del Ayuntamiento la representación pública de los intereses generales.

Es por ello, que la participación de los ciudadanos en el proceso de redacción y tramitación del nuevo P.G.O.U. de Vélez Málaga debe ir, más allá de su derecho a formular alegaciones o propuestas en el periodo legal de la información pública, y entenderse como **un proceso de participación cívica** que no sólo enriquezca el debate público, sino especialmente le dote de un contenido social, económico, cultural y ambiental al modelo urbanístico del municipio.

La legislación urbanística de Andalucía, **LOUA 2/2012**, expresa en su "**Exposición de Motivos**" como criterios rectores, y con carácter general: *la Cooperación inter-administrativa, el Fomento a la iniciativa privada y la Participación ciudadana.*

Y en este sentido, en su **artículo 6** "La Participación ciudadana", **punto 1**, se indica expresamente que :

***La ciudadanía y las entidades representativas de sus intereses tienen el derecho a participar en los procesos de elaboración, tramitación y aprobación de instrumentos de ordenación y ejecución urbanística en las formas que se habiliten al efecto y, en todo caso, mediante la formulación de alegaciones, observaciones y propuestas durante el período de información pública al que preceptivamente deban ser aquéllos sometidos.***

Con respecto al proceso de revisión del nuevo Plan General de Ordenación Urbanística, y en concreto a su tramitación hasta su aprobación definitiva, según la LOUA 2/2012, debe considerarse que el proceso se divide en las siguientes fases:

- a) AVANCE para definir los objetivos;
- b) Documento de APROBACIÓN INICIAL;
- c) Documento para la APROBACIÓN PROVISIONAL, tras el periodo público de alegaciones; y
- d) Documento para la APROBACIÓN DEFINITIVA.

De estas cuatro fases, **las tres primeras corresponde impulsarlas al Ayuntamiento de Vélez Málaga**, quien a través de los distintos acuerdos del Pleno Corporativo, marcará los hitos de este proceso. La última fase hasta su aprobación definitiva corresponde a la Consejería de la Junta de Andalucía, competente en Ordenación del Territorio y Urbanismo, según lo previsto para municipios de gran población.

#### El Documento de AVANCE

Por parte de la Oficina Técnica de la RPGOU/2014, se ha realizado un documento preliminar que es necesario complementar para comprobar las modificaciones que deben abordarse necesariamente en el modelo urbanístico del PGOU/96, con objeto de que el nuevo Plan General cumpla con la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), que determina los límites de crecimiento superficial de los suelos de ensanche de la ciudad existente, así como el límite poblacional, en el periodo de ocho años, tras la aprobación definitiva del PGOU.

Este análisis urbanístico y demográfico dará lugar a conocer, en el estado actual (2014), los límites del crecimiento de la urbanización. Estos límites se revisarán en el documento para la Aprobación Inicial, y para la Aprobación Definitiva, según se indica en la Instrucción 1/2013 de la Secretaría General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y OT de la Junta de Andalucía.

El documento del AVANCE dará conocimiento, no sólo del estado de planeamiento y ejecución de las determinaciones del PGOU/96, sino especialmente verificará las incidencias del nuevo Plan de Protección del Corredor Litoral (PPCL), cuya información pública finalizó Octubre/2013. Y ello permitirá disponer de un "primer boceto" de la ocupación superficial máxima que puede considerarse en la Revisión del PGOU. Las cuestiones de continuidad y cohesión de los ámbitos urbanos, previstos y ordenados, pero no ejecutados, junto a los sectores que tramitan planeamiento de desarrollo (PPO) no concluidos, serán dos de los temas básicos que influirán en el modelo urbanístico del nuevo PGOU de Vélez Málaga.

#### 1.4.2 De la reunión preliminar para recoger observaciones al PGOU/96

Con objeto de aproximarnos al conocimiento de las cuestiones ó incidencias que han venido generando dudas o debates con relación a la aplicación de las Ordenanzas del Suelo Urbano y Usos, junto a la Normativa que regula el Suelo No Urbanizable del PGOU/96, se procedió a convocar una reunión participativa preliminar al AVANCE, de carácter técnico y jurídico.

Esta reunión pública se celebró el pasado 12 de Febrero de 2014, en el Edificio de Asociaciones, sito en la Avda de las Naciones s/n 29740 Vélez-Málaga. Estuvo presidida por la Sra. Concejala del Área Municipal de Urbanismo e Infraestructuras, junto al equipo técnico que dirige la Revisión del PGOU/2014, explicándose inicialmente las cuestiones que se habían detectado como necesarias de revisar ó modificar, para una aplicación lógica de la normativa del nuevo Plan General.

Entre las cuestiones expuestas por los asistentes se indican, sintéticamente, las siguientes:

- Necesidad de realizar un análisis de las Unidades de Ejecución del Suelo Urbano, así como la ordenación pormenorizada de las mismas para revisar las que tienen carácter de Suelo Urbano Consolidado.
- Revisión de las Ordenanzas aplicables a las distintas Sub-zonas, con referencia a las Alturas máximas y a la regulación de las rasantes, a efectos de facilitar la interpretación de su aplicación.
- Estado actual de los Polígonos Industriales: ¿se van a consolidar los existentes ó se van proponer modificaciones en su normativa?
- ¿Se mantendrán los polígonos existentes entre la Autovía y el núcleo urbano de Vélez Málaga, como por ejemplo el Polígono Industrial "La Pañoleta"?
- Con respecto a la normativa del Suelo No Urbanizable, se solicita que se realice una revisión de las protecciones que actualmente afectan a este tipo de suelo, y específicamente de la zona de protección forestal.
- Se propone que se regule específicamente la vivienda aislada como una tipología histórica, fomentando su legalización, mantenimiento e impulso, en su caso, así como lograr la recuperación de las ya existentes que se encuentran en mal estado constructivo.
- Se solicita que se clarifique la normativa que regula las fincas de productos agrícolas sub-tropicales con referencia a las viviendas vinculadas a las explotaciones agropecuarias.

### 1.4.3 De la reunión municipal previa al AVANCE

Como seguimiento de los trabajos de elaboración de la fase de AVANCE se han celebrado varias reuniones de la Comisión Municipal de Urbanismo, una en el mes de Noviembre de 2013 donde se explicó a los Sres. Concejales la incidencia de la aplicación de la Norma 45 (POTA) en la revisión del PGOU, así como la obligación legal de adaptarse a sus determinaciones.

Posteriormente y durante el mes de Abril de 2014 se han producido dos reuniones de la Comisión Municipal de Urbanismo, así como una previa del Sr. Alcalde del Ayuntamiento de Vélez Málaga con los portavoces de cada grupo político con representación municipal.

Como consecuencia de este proceso, previo a la finalización de la redacción del AVANCE, se ha entregado a cada grupo político un documento sintético que explica el Modelo Urbano-Territorial en el que se ha venido trabajando, el cual contiene los datos básicos (demografía, evolución de la vivienda, estado del planeamiento urbanístico,...), así como los ámbitos de las áreas estratégicas que constituyen las bases del nuevo PGOU/2014.

Previamente, a la consideración por el Pleno Corporativo de la aprobación del AVANCE se facilitará a los distintos grupos políticos el conjunto de documentos que forman parte del mismo, en formato digital.

## TITULO 2. Memoria INFORMATIVA

### CAP\_1. MEDIO FÍSICO Y MEDIO URBANO

#### 2.1.1 MARCO GEOGRÁFICO.

##### 2.1.1.1. Encuadre Territorial del municipio en la provincia de Málaga y Andalucía

El término municipal de Vélez Málaga está situado en el tercio oriental de la provincia de Málaga, a unos 30 kms al este de la ciudad de Málaga, y dentro de este territorio, en la zona central de la mitad sur de la comarca de la Axarquía. Es así el motor económico, administrativo y asistencial de la comarca asentándose como el principal núcleo de centralidad de la comarca compuesta por 31 localidades. Su borde sur se encuentra en contacto con el mar Mediterráneo, conformando una costa de aproximadamente 22 kilómetros de longitud que junto con la presencia del Río Vélez, son los principales ejes vertebradores de su territorio.

El municipio de Vélez-Málaga lo componen doce núcleos de población de cierta relevancia poblacional, siete de ellos situados en el borde litoral (Chilches-Costa, Benajárfate, Almayate, Torre del Mar, Caleta de Vélez, Mezquitilla y Lagos) y otros cinco localizados en el interior (Chilches,, Cajiz, Vélez-Málaga, Trapiche y Triana). Todo su territorio se extiende por una superficie de 157,2 km<sup>2</sup> y forma parte de una Red de Ciudades Medias Litorales andaluzas de primer nivel, con una base económica mixta de agriculturas intensivas y turismo.

Las llamadas "ciudades medias" constituyen un importante eslabón entre los Centros Regionales y los ámbitos netamente rurales. En este sentido el municipio de Vélez Málaga actúa como centro aglutinador de la mayor parte de los asentamientos rurales de la comarca de la Axarquía que se extienden por la cuenca sur del río Vélez y, al mismo tiempo, actúa de nexo entre dichos asentamientos y el Centro Regional de la ciudad de Málaga, a través de su relación directa con el municipio del Rincón de la Victoria, incluido en el Sistema de Ciudades dentro del ámbito de dicho Centro Regional.

A su vez, es una ciudad que conforma centralidad y por ello, cabecera del ámbito territorial de la Axarquía. La ejecución de dos grandes infraestructuras viarias, la autovía y la carretera del Arco (A-356), ha proporcionado una nueva realidad territorial del municipio. Por una parte, se estrechan los vínculos hacia los pueblos del interior y los diseminados, y por otra se abre otra comunicación más fluida con todo el litoral de manera que podrían llegar a obviarse las relaciones con Vélez, recurriéndose directamente a la capital provincial.

Esta misma circunstancia hace posible que de forma paulatina la zona más occidental del término municipal se incorpore al área de influencia metropolitana de Málaga, con la consiguiente transformación a primera residencia de buena parte de los suelos destinados a segunda.

El esquema de relaciones dentro del Sistema de Ciudades, se repite en gran medida en lo que se refiere al esquema básico de articulación regional en base a Sistema de Transportes y Comunicaciones. De este modo el municipio de Vélez Málaga forma parte de la articulación de Centros Regionales y Redes de Ciudades Medias, situándose así dentro de uno de los ejes principales de organización urbana regional. En concreto, el eje Málaga-Almería. Además, a través de la ciudad de Málaga conecta con otros dos ejes principales de organización urbana, el de Málaga-Algeciras, que es una continuación del anterior y con el

eje Málaga-Córdoba, a través del cual ya entraría en contacto con el resto de ejes de este tipo en el interior de la región. En el contacto con estos ejes interiores, hay que dejar constancia de las posibilidades de relación con el eje Granada-Jaén a través de la Ciudad Media de Motril por la costa y del Centro Rural de Alhama de Granada por el interior.

La situación geográfica de Vélez-Málaga (en la cuenca del Río Vélez), le confiere unas condiciones bioclimáticas y ecológicas especiales; a lo que se le suma la situación geográfica de todos los núcleos ubicados en el cordón litoral con peculiaridades geográficas, climáticas y ecológicas. Con esta conjunción se configura una elevada variedad paisajística de gran atracción para el sector turístico.

En el contexto del sistema ecológico y conformación de unidades ambientales, el sistema trata de tomar en consideración al territorio en sí mismo como soporte de usos y actividades económicas capaces de sustentar procesos de desarrollo, enmarcando dichos procesos en una perspectiva de gestión sostenible de los recursos naturales. Desde esta perspectiva deben ser tenidos en cuenta los planes autonómicos de carácter sectorial que presentan especial incidencia sobre el territorio. Entre esos planes cabe destacar los siguientes:

- El Plan Forestal Andaluz
- El Plan de Desarrollo rural.
- El Plan de Medio Ambiente de Andalucía.
- El Plan Andaluz de Regadíos.

A partir de este marco de trabajo, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, ha propuesto una zonificación en Unidades Territoriales, en las que es posible y deseable plantear estrategias integradas, y diferenciadas, de gestión económica y ecológica del territorio. Y entre las unidades territoriales identificadas el municipio de Vélez Málaga, se encuentra repartiendo su territorio en dos categorías de Unidades Territoriales: a) La del Litoral (concretamente la del Litoral Mediterráneo Occidental) y b) Las de Vocación Forestal.

En relación con su consideración en la unidad territorial del litoral mediterráneo occidental, se apunta en el P.O.T.A. la estrategia de compatibilización de la dinámica de los desarrollos propiamente urbanos y los productivos, con la conservación de los valores naturales y paisajísticos propios del litoral. En concreto se plantea en todo el ámbito incluido por el P.O.T.A. en las Unidades Litorales, pero de manera especial en el ámbito del delta del río Vélez y su entorno.

Dentro de la provincia de Málaga otros municipios próximos como Torrox y Nerja presentan problemáticas similares a las que se produce en este ámbito, pero aun teniendo en cuenta que la solución al problema debe ser general para todos los municipios, no cabe duda que esta debe ser materializada atendiendo a las características propias de cada caso y, evidentemente el caso de Vélez Málaga presenta peculiaridades que deben ser tenidas en cuenta. Entre ellas, la importante superficie afectada por el problema y la dinámica de transformación incontrolada y espontánea a la que se está viendo sometido este espacio, a veces apoyada implícitamente, en un régimen de protección, que debido a la posibilidades que ofrece para que aparezcan usos tales como naves industriales o invernaderos, no favorece la preservación de los valores ambientales y paisajísticos de la zona.

Por el contrario y en relación con su consideración en la unidad territorial de vocación forestal, se incluyen en el P.O.T.A. los terrenos del municipio de Vélez Málaga que forman parte de los Montes de Málaga y Axarquía, exceptuando aquellas zonas en las que estos montes se encuentran por proximidad ligados a la franja litoral.

Es más, si en el caso de las Unidades Litorales la caracterización que de las mismas hace el P.O.T.A. se adapta bien a la realidad del municipio de Vélez-Málaga, en este caso esa adaptación deja mucho que desear, ya que se integran espacios tan dispares como la Serranía de Ronda y los montes del entorno de Vélez Málaga. Por ello, cuando se establecen las estrategias a seguir dentro de estos espacios, la naturaleza de las mismas no se adaptan bien a la problemática específica de Vélez-Málaga.

La estrategia genérica de *"Mantener o recuperar la vocación natural de los suelos, potenciando el uso diversificado, y llevar a cabo una gestión sostenible del monte mediterráneo"* puede servir, pero cuando se hace la concreción de la misma en actuaciones como la del Programa específico sobre la Dehesa, no responde en absoluto a la situación de este municipio. No obstante, en las otras dos sí hay aspectos que encajan como el desarrollo de turismo rural y natural, y la prevención ante posibles riesgos naturales.

El desarrollo del turismo rural y natural deberá basarse en la capacidad de carga de los diferentes espacios, *"aprovechando los recursos existentes del patrimonio natural, patrimonio edificado y las infraestructuras (vías pecuarias, vías verdes, etc.) incidiendo en sus efectos sobre las economías locales"*. Por otro lado la prevención de riesgos naturales se orientará a *"mantener las condiciones de estabilidad y equilibrio del medio que aseguren la limitación de las situaciones de riesgo natural"*. Riesgo que en el caso de estas zonas del municipio se concretaría fundamentalmente en la erosión y posibles incendios en las zonas de matorral.

### 2.1.1.2. Medio Físico: valoración de los tipos de suelos

Como suele ocurrir frecuentemente, los límites administrativos no siempre coinciden con los accidentes naturales del terreno; también suele ser relativamente frecuente que en algunas cartografías el

trazado del límite administrativo sea muy similar al de algún accidente geográfico (por ejemplo divisorias de aguas o cauces de ríos), o que discorra de forma paralela o casi paralela a dichos accidentes. Los límites naturales en el caso del municipio de Vélez-Málaga son los siguientes:

Desde Cerro Agudo, el límite Norte coincide casi exactamente con la divisoria de aguas de la subcuenca del río Benamargosa, el cauce del río Vélez, y las subcuencas de los arroyos de Parra, Zahúrda y Mineral hasta el cerro de Veas.

En el caso del enclave de Lagos, el límite norte no coincide con elementos naturales claramente definidos.

Desde cerro Veas, el límite municipal coincide con la divisoria de aguas de río Seco hasta el cortijo viejo de la Casilla. Desde aquí coincide con las divisorias de aguas de pequeños arroyos pertenecientes a la cuenca de río Seco, para en el último tramo, coincidir con la divisoria de aguas del río Algarrobo.

Coincide con la línea de costa, desde la desembocadura de arroyo Santillán hasta la playa de la Caleta y de forma discontinua prosigue desde el arroyo de Mamelucos hasta la el río Güí. En el enclave de Lagos, el límite coincide con el cauce de río Güí.

Limita con el cauce del arroyo Santillán y su divisoria de aguas desde el Cortijuelo hasta la Vereda del camino de Macharaviaya, desde ese punto no coincide con límites naturales claramente definidos, y tan sólo en algunos tramos coincide con la divisoria de aguas del arroyo Mataduras y en el último tramo con el cauce del arroyo de las Huertas.

En el caso del enclave de Mezquitilla, el límite occidental coincide con el cauce de arroyo Mamelucos hasta el paraje conocido como Coronada para desde ahí coincidir casi exactamente con la divisoria de aguas de la cuenca del río Algarrobo.

En el encuadre geológico regional, el territorio donde se ubica nuestro término municipal, se encuentra localizado en las denominadas Zonas Internas del Sistema Bético, perteneciente a su vez a la Cordillera Bética. Esas Zonas Internas están constituidas por un terreno alóctono procedente del Mediterráneo occidental y se subdividen en tres complejos tectónicamente superpuestos, que de arriba abajo son: **El Malálguides, El Alpujárrides y El Nevado-Filábrides.**

### **2.1.1.3. Relieve natural de los suelos con relación a los asentamientos urbanos: aptitudes**

Las características litológicas y la estructura tectónica del territorio, unidas a la acción de los elementos del clima, son generalmente los factores determinantes de las distintas formas del relieve. Estas formas pueden agruparse en tres grandes categorías a la hora de estructurar su tipificación: relieves principales, intermedios y menores.

Entre los relieves principales podríamos encontrarnos relieve montañoso, alomado, ondulado y llano; existiendo una relación directa con la pendiente que éstos presentan.

Montañosos: desniveles mayores a 300 m. en una cuadrícula de 2 kms.

Alomados: desniveles de entre 150 a 300 m. en una cuadrícula de 2 kms.

Ondulados: desniveles de entre 30 a 150 m. en una cuadrícula de 2 kms.

Llanos: desniveles inferiores a 30 m. en una cuadrícula de 2 kms.

En el término municipal de Vélez-Málaga no existen de los clasificados como montañosos. Entre los alomados se encuentran la práctica totalidad de los terrenos situados por encima de la autovía en la margen occidental del municipio, así como casi todos los terrenos situados al oeste del valle del Río Vélez, exceptuando los terrenos circundantes a los Ríos Benamargosa y Almáchar. Todos estos terrenos forman parte de la unidad ambiental básica de Montes de Málaga. Al este del Río Vélez, cabe destacar como terrenos que presentan terrenos alomados la franja nordeste del término. En el enclave de Lagos, los terrenos alomados se extienden por la práctica totalidad de la zona situada al Norte de la autovía A-7. La presencia de numerosos cerros dispersos por toda la franja de Montes de Málaga y por toda la zona nordeste del término municipal favorece a veces la formación de escarpes rocosos y valles encajados, sobre todo en la margen sur de los Montes de Málaga, donde destaca la presencia de collados, barrancos y escarpes localizados por toda el área, que debido a que se trata de una zona donde en tiempos pasados se localizaron cultivos (fundamentalmente olivar, almendro y viñas tan típicas de estos montes) ahora marginales, presenta una erosión bastante apreciable que ha provocado el encajonamiento de la red fluvial, que se nos muestra en esta parte del municipio muy desarrollada y ramificada. Todo esto viene como resultado de una litología prácticamente impermeable, que hace que el encajonamiento de los arroyos sea bastante importante.

Los relieves ondulados de Vélez-Málaga se corresponden con las franjas de terreno que quedan entre el pie de monte de las zonas alomadas ya descritas y los valles de los Ríos Vélez y Benamargosa. El núcleo de Vélez-Málaga, la franja noroeste de la Estación de Vélez-Málaga y el extremo occidental del término municipal.

En esta zona del relieve existen muestras de procesos erosivos bastante claras, y se pueden apreciar la existencia de cárcavas, sobre todo en aquellos lugares menos protegidos por la vegetación y

aquellos otros que muestran una mayor pendiente. A destacar las numerosas cárcavas que surcan la margen sur de toda la zona occidental del municipio. De la misma manera se puede destacar la franja central del entorno de Lagos.

Entre los terrenos llanos se encuentran los valles de los ríos Vélez, Benamargosa y Seco, localizados en una ancha franja central que de Norte a Sur se extiende por el ámbito municipal, coincidiendo con los materiales de la era Cuaternaria que se han ido depositando a ambos lados del cauce del río. El delta de río Vélez, la llanura aluvial de río Seco, Valle-Niza y Torre del Mar, así como la zona oriental del núcleo de Vélez-Málaga. Las formaciones singulares que distinguen a los relieves llanos presentes en el municipio de Vélez-Málaga, se basan fundamentalmente en la presencia de terrazas fluviales, de época reciente, y como es lógico se localizan fundamentalmente en las márgenes del río Vélez.

Concretamente, las principales zonas a destacar en cuanto a relieve alomado se refiere son fundamentalmente las zonas del Cerro de Veas, al nordeste del núcleo de Vélez Málaga, por ser la zona de mayor altitud dentro del término municipal, además de presentar unas pendientes relativamente pronunciadas. En general, son destacables las zonas de altitudes mayores de 300 metros y situadas relativamente cerca del Valle del Río Vélez, en la zona central de la margen norte del municipio, principalmente el entorno del pico Galeras, situado al norte de los núcleos de Benjarafe y Chilches.

Son especialmente destacables hitos alomados dentro de un relieve circundante ondulado como el Peñón de Almayate, el Cerro del Mar y en menor medida el Cerro Alarcón.

En los terrenos llanos es predominante la presencia de llanuras fluviales, formadas por materiales de depósito aluvial, principalmente en la valle del Vélez y Seco, y en menor medida los de arroyo de Íberos, río Lagos, y Benamargosa.

El municipio de Vélez Málaga se localiza a una altitud media de 351 metros con unas cotas extremas de 0 metros situada toda la franja costera y 703 en el pico de Veas, localizado al nordeste del núcleo de Vélez Málaga.

La distribución de las altitudes es aproximadamente el siguiente:

(Más de 300 mts.)	9.58 %	Más de 200 m. 25.04%
(De 250 a 300 mts.)	6.36 %	
(De 200 a 250 mts.)	9.10 %	Entre 100 y 200 m. 27.88%
(De 150 a 200 mts.)	12.46 %	
(De 100 a 150 mts.)	15.42%	Menos de 100 m. 47.08%
(De 50 a 100 mts.)	21.00 %	
(Menos de 50 mts.)	26.08 %	

En relación con las pendientes, que en definitiva demuestra la posibilidad de acogida de un suelo de una intervención edificatoria, se ha realizado el siguiente resumen:

PENDIENTE MEDIA	CATEGORÍA	PORCENTAJE
>50%	Muy Abrupta	12.70 %
30-50%	Abrupta	22.72 %
20-30%	Moderada	12.64 %
10-20%	Suave	15.50 %
<10%	Muy suave	36.44 %

Un tercio del municipio presenta un relieve de topografía suave (menos del 10%) que supone un 36 % de la superficie municipal y se localiza por toda la franja costera, en todo el fondo de valle de los Ríos Vélez y Benamargos, así como en los Llanos de Almayate. En el resto de los arroyos, en las zonas más cercanas a los cauces la pendiente es muy suave.

Las pendientes comprendidas entre el 10% y el 20% que se corresponden con el intervalo de pendientes moderadas, ocupan aproximadamente el 15.50% del territorio y se localizan en las zonas circundantes a las pendientes más suaves, sobre todo en la franja centro-oeste del término municipal y en las cercanías a las zonas costeras.

Las pendientes comprendidas entre el 20% y el 30% que se corresponden con el intervalo de pendientes moderadas, ocupan aproximadamente el 12% del territorio y se localizan dispersos por la franja de piedemonte de los Montes de Málaga y los relieves situados en la margen nordeste del municipio.

Las pendientes comprendidas entre el 30% y el 50% se corresponden con el intervalo de pendientes

abruptas y ocupan aproximadamente el 22% del territorio y se sitúan en una alta proporción en la zona de Montes de Málaga, en el norte de Lagos y en la zona norte del término municipal.

Las pendientes superiores al 50% se corresponden con el intervalo de pendientes muy abrupta, ocupando aproximadamente el 12% de la superficie del territorio y se localiza en los Montes de Málaga, en la zona norte del entorno de Lagos y en toda la franja norte municipal.

En relación con la hidrográfica va a ser determinante en la configuración de las distintas orientaciones de las laderas, principalmente el trazado de los diversos cauces que surcan el término municipal. Así, en el caso de Vélez-Málaga, el trazado de los cauces con dirección Norte-Sur, provoca que en él existan una mayoría de alternancia de las laderas orientadas a poniente y levante de manera general, aunque en las cabeceras de cuenca, dichas orientaciones y debido a la estructura dendrítica de las mismas, dicha orientación puede variar hacia exposiciones orientadas al sur o norte, principalmente en la mitad oriental del término municipal y en el cuadrante noroccidental del mismo. En el caso de los ríos Benamargosa y Almáchar, que tienen un trazado de este a oeste, sus laderas suele tener de manera general una alternancia de orientaciones de norte y sur.

#### 2.1.1.4. Las condiciones climáticas del municipio.

Los principales factores geográficos que influyen en el clima del municipio de Vélez-Málaga son los siguientes:

**Latitud.** Este municipio se sitúa en una de las latitudes más bajas de la Península Ibérica y ello hace que los rayos solares incidan aquí más perpendicularmente sobre la superficie de la tierra. Este fenómeno hace que las cantidades de calor recibidas sean máximas dentro del contexto peninsular.

**Relieve** El municipio de Vélez-Málaga presenta un relieve con una clara alternancia entre terrenos alomados en las zonas periféricas del término, tanto al Este como al Oeste, y una franja de relieve llano en toda la zona central del municipio, donde se encuentra situado el Valle del Río Vélez, y en menor medida la estrecha franja litoral, a excepción de la zona de la desembocadura del río Vélez y Seco. Esto hace que el municipio esté abierto a la aparición de vientos tanto de componente Norte como Sur, y a sotavento de los vientos de levante y poniente.

En cuanto al régimen térmico del municipio, se presenta una temperatura media anual que oscila entre los 18°C y los 18'4°C pero, debido a la altitud, existen mínimas diferencias entre zonas altas y bajas.

##### INVIERNO:

Si echamos una mirada a los valores medios de las mínimas y, sobre todo, de las mínimas absolutas podremos apreciar que el invierno que presenta el término municipal se puede considerar bastante suave, teniendo en cuenta que las temperaturas medias de las mínimas absolutas nunca está por debajo de 0°C en ninguna de las estaciones analizadas. Esto es debido a la posición que presenta el término municipal, que al ser costero se beneficia del efecto atemperante del mar en las temperaturas extremas, lo que hace que los vientos marítimos en invierno sean los que suavicen de manera relativamente importante las temperaturas. Ello contribuye y es lo que hace posible la implantación de los abundantes cultivos de especies subtropicales presentes en el municipio.

Por otro lado, la presencia del valle del Río Vélez, desde donde se puede ver el Boquete de Zafarraya, hace posible la penetración de vientos procedentes del Norte, por lo que las temperaturas, a pesar de no presentar valores excesivamente bajos, sean sensiblemente más frías que en los municipios limítrofes en los que existe una mayor presencia de relieves que impidan la penetración de dichos vientos.

La temperatura media que se registra en el municipio de Vélez-Málaga, de acuerdo con las fuentes consultadas, indica la ausencia de invierno climatológico, pues ninguno de los meses del año presenta temperaturas medias inferiores a los 6°C, manteniéndose de Diciembre a Febrero por encima de los 10°C. Estos valores medios, pueden encerrar temperaturas mínimas algo más rigurosas pero nunca por debajo de los 0°C ni siquiera en las mínimas absolutas, por lo que no puede hablarse de un verdadero riesgo de implantación de cultivos delicados o de disminución de la confortabilidad climática.

##### VERANO:

Las temperaturas del período estival pueden calificarse de cálidas. Las temperaturas medias de estos meses se sitúan aproximadamente entre los 24-25°C en Julio y Agosto. Si utilizamos el umbral de los 25°C de Medias Máximas para determinar la duración más frecuente del verano, veremos que éste se extiende desde Junio a Septiembre si observamos la estación de Vélez Málaga y Algarrobo, mientras que para la estación de Vélez-Málaga este período se aumentaría desde Mayo a Septiembre, concentrándose los valores extremos absolutos en los meses de Julio y Agosto, meses en los que se ha llegado a superar en varias ocasiones (dentro del período consultado) la barrera de los 40°C.

En términos generales el verano de Vélez-Málaga puede considerarse como cálido, aunque si se tienen en cuenta las temperaturas extremas, esta situación puede llegar a ser calurosa con cierta

frecuencia, superando en algunas ocasiones los 40°. El mismo efecto atemperante que se nombra para la atenuación de los inviernos podría utilizarse para explicar las características de los veranos donde la cercanía al mar hace que se suavicen las temperaturas altísimas, aunque la apertura del municipio por el valle del Río Vélez puede provocar que se encaucen los vientos terrales, que afectan al municipio cuando se dan vientos de componente norte.

En cuanto a la OSCILACIÓN TÉRMICA, entendida como la variación de la temperatura entre el día y la noche (diurna), entre el día más frío y el más cálido de un mes (mensual) o entre el mes más frío y el mes más cálido (anual), su estudio nos revela cómo son los cambios térmicos que se producen en una determinada zona, muy útiles a la hora de valorar riesgos para la agricultura, o para el cálculo de la confortabilidad climática.

El término municipal de Vélez-Málaga, se encuentra a orillas del Mar Mediterráneo, en plena zona marítima. La oscilación térmica entre las temperaturas medias se sitúa por debajo de 15°C. Oscila entre 12'5°C y 14'3°C según las estaciones de medida en Vélez Málaga. Las diferencias entre las máximas y las mínimas dentro del mismo mes de media, como norma general, pueden oscilar entre 10 y 12 grados para el caso de los veranos y de aproximadamente 8 grados para el caso del invierno. De esta manera, podemos observar cómo tales oscilaciones térmicas son más acusadas en los meses de verano.

En cuanto al RÉGIMEN PLUVIOMÉTRICO de la zona de Vélez-Málaga es el característico de la cuenca mediterránea. En general se trata de un régimen de precipitaciones más o menos continuas de Septiembre a Mayo causadas fundamentalmente por el paso de sucesivas borrascas atlánticas.

Durante el otoño y el invierno, se pueden producir precipitaciones cuya intensidad depende de la distancia recorrida por las masas nubosas desde el océano y de la topografía existente. La situación litoral de Vélez-Málaga hace que se vea afectado por la llegada de nubes arrastradas por vientos de componente Oeste, aunque en un porcentaje más bajo que en la zona occidental de la provincia, lo que hace que el volumen de precipitación en el municipio sea menor. Así de media en Vélez-Málaga se aprecia que precipitan menos de 500 litros al año. Así prácticamente el total del municipio se sitúa entre los 600-500 mm de precipitación anual donde la zona costera tiene valores por debajo de los 500 mm, y el extremo nororiental del municipio valores algo mayores de 600 mm anuales.

En lo referente a la variación de lluvias, los máximos absolutos, o precipitación máxima en 24 horas, se concentran fundamentalmente en los meses finales de otoño/principio de invierno, especialmente en noviembre.

Todo esto hace que estemos ante un municipio con una clasificación de *clima seco* en cuanto a precipitación media se refiere.

En cuanto a la INSOLACIÓN aunque no se tiene datos relativos a la misma en el término municipal, la estación de medición más cercana (aeropuerto de Málaga), recoge una información que representa una cantidad de 2.982 horas de sol anuales, lo cual supone un 65,28% de insolación media anual.

En cuanto al RÉGIMEN DE VIENTOS, los vientos suelen presentarse de componente oeste y este, y en menor medida de componente norte, localmente fuertes debido al encauzamiento del Valle del Río Vélez, por los que el viento modifica su dirección y ganan velocidad.

En el caso del municipio de Vélez-Málaga :

El terral frío de invierno asociado a situación de Norte, puede llegar a ser relativamente importante, tanto en invierno como en otoño, debido a que el municipio se encuentra abierto al Norte mediante el valle del río Vélez, que encauza el citado viento por la zona central del término municipal.

El terral cálido de verano es escaso, por el relieve que actúa como barrera contra los vientos de componente Norte, a excepción de la zona del valle del Vélez, pero puede llegar a sentirse de forma notable por la situación costera del municipio.

Los vientos de levante suelen ser vientos que afectan notablemente al municipio, sobre todo en la zona costera y en particular a la zona de Torre del Mar, dada la presencia de la Ensenada de Vélez-Málaga, desde La Caleta a la desembocadura del río Vélez.

Los vientos de poniente suele afectar notablemente al municipio, siendo más frecuente que el terral de verano, dado que la circulación de poniente existente hace que llegue a la zona con un marcado carácter húmedo, por la posición del municipio con respecto a la costa. Asimismo, la relativa "apertura" de la zona norte del municipio al oeste por el valle del Río Benamargosa hace que los vientos de poniente lleguen a término secos en verano, provocando altas temperaturas y vientos fríos en invierno.

En cuanto a la HUMEDAD RELATIVA media anual se aprecia que en el borde occidental de la provincia de Málaga la humedad relativa media anual se sitúa por término medio en entre el 72,5 y 70 %, mientras que en el borde oriental ese dato se sitúa entre el 65 y 62,5 %. Teniendo en cuenta estos datos y la situación geográfica que ocupa el municipio de Vélez-Málaga, la humedad relativa media anual se situaría en torno al 65%.

Con toda la información anterior se puede resumir lo siguiente:

1.- El municipio de Vélez-Málaga disfruta de un clima con temperaturas moderadas durante la mayor parte del año, concretamente desde Octubre hasta Mayo no rebasando en este periodo los 20° de media, ni descendiendo por debajo de los 10°, que son los dos umbrales térmicos para señalar el periodo como moderado.

2.- El grado de humedad de los meses que presentan temperatura media moderada varía notablemente de unos a otros. Así, mientras que en noviembre y enero se rebasa ligeramente el umbral del clima semi-húmedo, desde el mes de mayo hasta septiembre se encuentran ya en la característica de árido. Los otros cinco meses se sitúan entre el semiárido (Octubre, Marzo y Abril) y el semihúmedo (Diciembre y Febrero).

3.- Los meses de verano son todos cálidos. Ninguno entra en la categoría de caluroso, ya que no rebasa el umbral de los 30° de media, pero tampoco bajan de 20°, para determinar el período cálido.

4.- Tanto en el caso de los meses que presentan temperaturas moderadas como los que entran en la categoría de cálidos la confortabilidad climática es relevante.

5.- Por último, dejar constancia de que la posición costera del municipio hace que existan unas diferencias de temperaturas mensuales menores que en el interior, es decir, se alcanzan temperaturas más suaves en invierno y ligeramente menos cálidas en verano.

Con todo lo anterior obtenemos un clima **TEMPLADO-CÁLIDO MEDITERRÁNEO DE INVIERNO MUY SUAVE**.

## 2.1.2 DEMOGRAFÍA: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

### 2.1.2.1 Evolución del crecimiento poblacional y características básicas del modelo.

Es relevante conocer, para propiciar una correcta proyección de la nueva ciudad, los datos relativos a la **DEMOGRAFÍA**. Así, parámetros como la población, su dinámica de crecimiento o estancamiento y el tipo de habitantes que la conforman, ocupación de la misma y formación, suponen datos que permiten imaginar ciertas tendencias globales que ayudan a conformar la ciudad.

Para la evolución demográfica de Vélez-Málaga hemos elegido distintas series temporales que arrojan distintas lecturas sobre la población del municipio y su evolución.

EVOLUCIÓN POBLACIÓN CENSADA																	
AÑO	1.842	1.857	1.860	1.877	1.887	1.897	1.900	1.910	1.920	1.930	1.940	1.950	1.960	1.970	1.981	1.991	2.001
1		20.949	21.097	24.332	23.425	23.453	23.586	24.140	24.893	27.564	28.894	31.610	35.061	42.454	41.776	52.150	
2	14.396			23.579	23.179	23.268	23.492	24.308	25.238	27.662	29.669	31.948	35.518	42.914	41.937	50.999	57.142

EVOLUCIÓN POBLACIÓN CENSADA												
AÑO	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013
1	57.457	60.197	61.797	64.919	67.697	69.604	72.842	74.190	75.623	77.004	78.467	<b>76.911</b>

- 1- Población de hecho
- 2- Población de derecho

Es posible apreciar como la población de Vélez-Málaga se duplicó en un siglo (1842-1940) aunque su número no era muy significativo y sin embargo, en los últimos treinta años ha pasado de aproximadamente 50.000 a 75.000 habitantes, convirtiéndose en un municipio de gran población. El incremento relativo de la población en el rango 2002-2012 ha sido de un 36,57%. El crecimiento relativo respecto del año inmediatamente anterior, ha sido aproximadamente del 1% de forma constante, aunque algo mayor entre 2.004 y 2.005 y algo menor entre 2.000 y 2.001.

En relación a la población, también es relevante conocer la proporción de población extranjera del municipio, para configurar la realidad del municipio desde la implicación de la vivienda vacacional o turística. De lo cual, se extrae que la población extranjera en **2.013 representa el 9,53%** del total de la población del municipio, viéndose representada fundamentalmente en 22 nacionalidades distintas, aglutinando la mayor parte de la misma habitantes procedentes de la Unión Europea y del norte de África.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN CENSADA (NACIONAL/EXTRANJERA)											
AÑO	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013
<b>P.NAC.</b>	57.454	58.313	59.803	61.214	62.187	63.919	65.134	66.398	67.436	68.677	<b>69.586</b>
<b>P. EXT.</b> (PROPORCIÓN)	2.743 (4,56 %)	3.484 (5,64 %)	5.116 (7,88 %)	6.483 (9,58 %)	7.417 (10,66 %)	8.923 (12,25 %)	9.056 (12,21 %)	9.225 (12,20 %)	9.568 (12,43 %)	9.790 (12,48 %)	<b>7.325</b> (9,52 %)
<b>TOTAL</b>	60.197	61.797	64.919	67.697	69.604	72.842	74.190	75.623	77.004	78.467	<b>76.911</b>

AÑO	2003	2013	% INCREMENTO
<b>POBLACIÓN NACIONAL</b>	57.454	69.586	+21%
<b>POBLACIÓN EXTRANJERA</b>	2.743	7.325	+167%
<b>POBLACIÓN TOTAL</b>	60.197	76.911	+27,77%

Fuente: INE Y ELABORACIÓN PROPIA

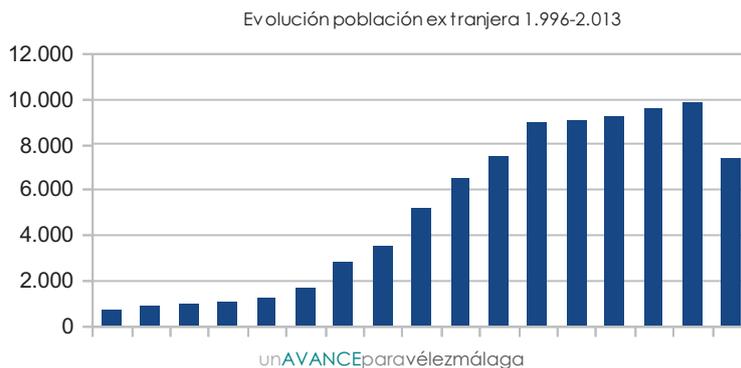
AÑO 2.012	MUNICIPIO	PROVINCIA	ANDALUCÍA
INMIGRANTES	9.790	292.257	747.110
TASA DE POBLACIÓN INMIGRANTE	12,48%	17,81%	8,84%

Fuente: Informe argos diciembre 2.013 del servicio andaluz de empleo.

La población extranjera europea empadronada en Vélez-Málaga en 2.010 proviene principalmente de Alemania (17,3%), seguida de Rumania (16,8%) y Reino Unido (16,7%). Siendo los habitantes empadronados de la unión Europea de 5.586, lo que representa el 7,3% del total de la población.

La población extranjera externa a la U.E., empadronada, en referencia a las principales nacionalidades se encuentran en primer lugar los marroquíes, seguida de países sudamericanos como Argentina y Colombia.

Analizando también la población extranjera en Vélez-Málaga, contextualizada al ámbito de las ciudades andaluzas de más población, y expresado porcentualmente en población extranjera respecto de su cociente con el total de la población del municipio, Vélez-málaga ocupa el sexto lugar, tras Mijas, El Ejido, Fuengirola, Roquetas de Mar y Marbella.



La distribución de la población en el territorio del término municipal, junto con los parámetros globales anteriores además del dato habitacional permiten identificar el modelo de asentamiento y el tipo relativo a cada forma de implantación.

Con una población global empadronada a fecha 1 de enero de 2.013 (INE) de **76.911 habitantes**, la distribución de la población de Vélez-Málaga se concentra fundamentalmente en la "ciudad compacta" (Vélez Málaga\_Torre del Mar\_caleta). Presenta una densidad de población de 442,77 hab/km<sup>2</sup> (2.013), situándose en el puesto 15 de las ciudades andaluzas respecto de este datos de densidad poblacional y en el 19 respecto del número de habitantes.

Dicho esto, la población se **distribuye de la siguiente forma, por entidades territoriales** definidas desde el presente Avance y por unidades poblacionales extraídas del nomenclator del INE:

ENTIDAD TERRITORIAL	UNIDAD POBLACIONAL	POBLACIÓN(2.013)	PORCENTAJE %
<b>CIUDAD COMPACTA</b>			
	VÉLEZ-MÁLAGA	39.327	61,47
	TORRE DEL MAR	21.300	33,29
	CALETA DE VÉLEZ	3.353	5,24
		<b>63.980</b>	<b>83,19</b>
<b>LITORAL OESTE</b>			
	CHILCHES	3.023	41,99
	BENAJARAFE	2.207	30,65
	ALMAYATE	1.970	27,36
		<b>7.200</b>	<b>9,36</b>
<b>LITORAL ESTE</b>			
	LAGOS	213	43,65
	MEZQUITILLA	275	56,35
		<b>488</b>	<b>0,63</b>
<b>INTERIOR</b>			
	LOS PUERTAS	170	3,24
	CABRILLAS	229	4,37
	CAJIZ	415	7,92
	IBEROS	171	3,26
	TRAPICHE	197	3,76
	TRIANA	487	9,29
	ZORRILLA	40	0,76
	ALDEA BAJA	14	0,27
	DISEMINADOS	3.520	67,13
		<b>5.243</b>	<b>6,82</b>
<b>TOTAL</b>		<b>76.911</b>	

Fuente: INE

Esta tabla nos permite observar, cómo la distribución de la población se produce de manera estructural en la denominada **ciudad compacta con un 83,19 % del total**, suponiendo la **población litoral un 16,18% del total**.

CENSO VIVIENDAS											TOTAL
AÑO	HASTA 1900	1900-1920	1921-1940	1941-1950	1951-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1990	1991-2001	2002-2011	2.011
VIVIENDAS PRINCIPALES	490	+237	+411	+444	+1317	+2314	+6253	+5350	+6802	+3280	<b>28.606</b>
VIVIENDAS SECUNDARIAS											<b>12.062</b>
VIVIENDAS VACIAS											<b>6.563</b>
VIVIENDAS TOTALES											<b>47.231</b>

Fuente: INE

En relación con la población, ésta se distribuye en un número total de viviendas principales en 2.011 de 28.606, lo que supone una distribución de **2,7 habitantes por vivienda**.

Respecto al número de viviendas tanto secundarias como vacías (léanse vacacionales) ascienden a 18.625 viviendas, lo que implica una población flotante de 50.287 habitantes considerando la misma ratio extraída para las viviendas principales y sin minorar mediante coeficiente corrector, respecto a la simultaneidad de propiedades etc... (mismo propietario de vivienda principal y vivienda vacacional que la ocupa estacionalmente...)

Considerando por tanto, como población de hecho en 2.011 los 77.004 censados, realmente se dispone en esa fecha de una población global de 127.291 habitantes (sin minoración alguna), lo cual resulta significativo en relación con los servicios necesarios de todo tipo.

Dicho esto, la población vacacional podría representar una adición del 65% de habitantes en determinados picos del año a razón de una ocupación de viviendas del 100%, sin minoración alguna, lo cual supone una gran significación del modelo turístico con vivienda en propiedad del término municipal. A ello, habría que añadir la población en relación con las plazas hoteleras y turísticas que se ofertan en el municipio, pero también corregir estos máximos admitiendo indicadores de simultaneidad, movilidad en viviendas con términos municipales limítrofes etc... Además de la necesaria relación de esta población con otros factores como la depuración de aguas, recogida de RSU etc...).

Todos estos datos tomados en su conjunto podrán orientar una población de hecho más o menos aproximada que pueda asimilarse como real, lo que nos permitirá proyectar un modelo lo más proporcionado y sostenible posible, en la medida en que nos encontremos en esas previsiones lo más cerca de la realidad posible.

**2.1.2.2 Tendencias en el modelo demográfico y estado de la población. Tipo de hogares y desarrollo urbano.**

Es relevante reconocer, la interrelación de la evolución demográfica y de la estructura de la población en relación con la vivienda. Es por ello que datos y parámetros poblacionales ya expuestos en el anterior epígrafe, sumados a los del presente epígrafe constatan la composición y diversidad, los rangos de edad, juventud y envejecimiento, su nacionalidad etc... de esta población y permiten, junto con el nivel de estudios y formación y su poder adquisitivo dibujar una localización preferente en el territorio.

Todo ello, interrelacionado con el tipo de hogares en la ciudad ya existente o en la prevista pero a falta de ejecutar, podrán orientar modelos de implantación y localización de los mismos, así como ajustes si fueran precisos en la ciudad preexistente y en el modelo a falta por consolidar.

Factores en los que intervienen la distribución de la población por sexos, formación, ocupación etc... permiten dibujar una realidad de ciudad, en la que aparecen proyecciones de las demandas y necesidades.

GRUPOS DE EDAD	AÑO									
	1.996	1.998	2.000	2.002	2.004	2.006	2.008	2.010	2.012	2.013
0-4	3.118	2.575	2.181	2.520	3.187	3.793	4.392	4.709	4.685	4.544
5-9	3.740	3.657	3.475	3.240	3.306	3.602	3.936	4.206	4.527	4.658
10-14	4.110	4.028	4.013	3.884	3.950	3.843	3.865	3.904	4.087	4.007
15-19	4.955	4.919	4.710	4.496	4.325	4.428	4.545	4.269	4.093	3.900
20-24	4.612	4.798	4.937	5.051	5.129	5.266	5.158	4.900	4.645	4.527
25-29	4.405	4.432	4.614	1.974	5.393	6.037	6.341	5.934	5.596	5.200
30-34	4.247	4.404	4.506	4.739	5.152	5.865	6.391	6.696	6.823	6.552
35-39	3.945	4.081	4.388	4.693	5.098	5.600	6.081	6.305	6.761	6.829
40-44	3.454	3.607	3.927	4.242	4.655	5.260	5.819	6.011	6.314	6.308
45-49	2.777	3.052	3.268	3.665	4.125	4.609	5.083	5.530	5.948	5.954
50-54	2.780	2.851	2.922	3.009	3.304	3.891	4.299	4.713	5.138	5.187
55-59	2.366	2.317	2.709	2.904	3.087	3.234	3.637	3.907	4.330	4.366
60-64	2.413	2.476	2.404	2.426	2.798	3.200	3.491	3.626	3.709	3.715
65-69	2.161	2.252	2.354	2.465	2.656	2.806	2.873	3.364	3.617	3.503
70-74	1.826	1.914	1.911	2.044	2.252	2.481	2.738	2.770	2.898	2.604

<b>75-79</b>	1.070	1.252	1.524	1.663	1.681	1.819	2.004	2.243	2.441	2.330
<b>80-84</b>	687	697	748	859	1.072	1.233	1.380	1.462	1.571	1.544
<b>&gt; 85-89</b>	406	504	565	583	627	730	809	1.074	953	846
<b>TOTAL</b>	<b>53.072</b>	<b>53.816</b>	<b>55.156</b>	<b>57.457</b>	<b>61.797</b>	<b>67.697</b>	<b>72.842</b>	<b>75.623</b>	<b>78.467</b>	<b>76.905</b>

Fuente: INE

La distribución por edades de la población permite conocer, en relación con la demanda de residencia, la posibilidad de que dicha demanda sea relevante o no, y en la cadencia en la que esta está por producirse.

Se presume que serán los jóvenes entre 25 y 40 años los que están en disposición, en origen, de poder abordar la adquisición de una primera vivienda, mientras que en otros rangos de edad disponen de vivienda por agrupamiento de unidad familiar (niños, adultos>40, ancianos).

Esto es, en el año 2.013, existe una población menor de 25 años de 21.636 habitantes, los cuales residen previsiblemente en viviendas de su unidad familiar (con padres y hermanos), de los cuales en el horizonte de los próximos 8 años, la actual población entre 10 y 30 años se encuentre en la situación de haber adquirido una vivienda o esté en disposición de hacerlo, siendo ésta población de 17.634 habitantes.

Tomando para ellos una ratio de agrupamiento de 1,5 habitantes por vivienda (lo harán de forma única o en pareja), nos ofrece una previsión de **demanda inicial de 11.756 viviendas**.

En relación con el dinamismo ,tipo y otros aspectos de la población, se establecen distintas **TASAS E ÍNDICES**:

**Tasa de juventud:** porcentaje entre población menor de 15 años respecto a la población total.

**Índice de maternidad:** población de niños entre 0 y 4 años respecto a las mujeres de entre 15 y 49 años, por cada 1000 habitantes.

**Índice de Vejez:** porcentaje de población mayor de 64 años respecto a la población total.

**Índice de tendencia:** Indicador de la dinámica demográfica. En la medida en que se encuentre en valores inferiores a 100, estará reflejando descenso de la natalidad, menor crecimiento demográfico y mayor envejecimiento.

**Índice de reemplazo:** Porcentaje de población de entre 15 y 24 años respecto a la población de entre 55 y 64 años.

**Índice de dependencia:** Porcentaje de población menor de 15 años y mayor de 64, respecto de la que se encuentra entre 15 y 64.

**Índice de recambio:** Porcentaje de población de entre 0 y 14 años respecto a la población mayor de 64 años.

**Índice de dependencia:** Porcentaje de población menor de 15 años y mayor de 64, respecto de la que se encuentra entre 15 y 64.

**Índice de renovación de la población activa:** Relaciona el tamaño de los grupos de edad de incorporarse a la actividad con aquellos en los que se produce la salida. Pretende medir la capacidad de la población para sustituir a los individuos que se van jubilando.

TASAS DEMOGRÁFICAS	MUNICIPIO. VÉLEZ-MÁLAGA%	PROVINCIA.MÁLAGA %	ANDALUCÍA %
TASA DE JUVENTUD	11,14	10,71	11,5
INDICE DE VEJEZ	15,05	15,72	15,42
INDICE DE MATERNIDAD	23,64	21,57	21,9
INDICE DE TENDENCIA	103,49	97,87	98,56
INDICE DE REEMPLAZO	127,39	113,21	125,05
INDICE DE DEPENDENCIA	47,06	46,64	46,45
INDICE DE RENOVACIÓN DE LA POBLACIÓN ACTIVA	108,7	98,35	110,77

FUENTE: INFORME ARGOS DICIEMBRE 2.013 DE ÁREA ESTADÍSTICA MUNICIPAL.

Es significativo apreciar que el índice de recambio, que relaciona la población 2.013 de entre 0 y 14 años (13.209) respecto a la mayor de 64 (10.827) , es muy elevado (122%) , con lo que la población

infantil-adolescente respecto a la anciana es de mucho mayor peso; lo cual supone una capacidad de dinamismo tanto de crecimiento de población como de todo lo relacionado con ello (demanda de viviendas y empleo) muy elevado.

Ello nos permite observar que el municipio poblacionalmente hablando es un municipio joven, con elevada tasa de nacimientos, superior a la de defunciones, lo cual representa una gran dinamismo poblacional interno.

Todo ello, sumado a la localización litoral y climática del municipio, así como de los indicadores migratorios interprovinciales, nacionales e internacionales para fijación de primera residencia, y turísticos y productivos del término municipal permiten añadir una previsión de crecimiento poblacional y de demanda de residencia estable y estacional, aque una vez más confirman el carácter de bicefalia entre el tipo residencial de viviendas y otros usos más constantes en el tiempo o más dinámicos.

En cuanto al estado ocupacional en relación con la formación de la estructura del municipio exponemos los siguientes indicadores:

EDAD	DEMANDANTES EMPLEO (PARADOS)			
	16-29 AÑOS	30-44 AÑOS	45-64 AÑOS	TOTALES
<b>AÑO</b>				
2.006	1.173	1.481	823	3.477
2.007	1.106	1.609	942	3.657
2.008	1.495	2.254	1.324	5.073
2.009	2.207	3.385	2.022	7.614
2.010	2.376	3.738	2.447	8.561
2.011	2.496	3.922	2.775	9.193
2.012	2.604	4.364	3.268	10.236
<b>TOTAL</b>	13.459	20.752	13.600	47.811

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Elaboración propia a partir de SPEE y SAE

Con ello podemos concluir con una TASA de PARO, respecto a la población total y respecto a la población de entre 15 y 64 años , en el municipio de:

TASAS	2.006	2.008	2.010	2012
<b>TASA RESPECTO A LA POBLACIÓN TOTAL</b>	5,13	6,96	11,32	13,05
<b>TASA RESPECTO A LA POBLACIÓN DE ENTRE 15 Y 64 AÑOS</b>	7,34	9,98	16,49	19,18

Fuente: Elaboración propia

Es relevante conocer también el nivel de formación académica de la población, en relación con las actividades que se desarrollan en el término municipal, para con ello atribuir la mayor o menor especialización en sectores de los habitantes del término municipal.

NIVEL DE FORMACIÓN	POBLACIÓN 2.012	PORCENTAJE
<b>SIN ESTUDIOS</b>	2.074	4,51
<b>ESTUDIOS PRIMARIOS INCOMPLETOS</b>	7.694	16,73
<b>ESTUDIOS PRIMARIOS COMPLETOS</b>	11.696	25,43
<b>ESTUDIOS SECUNDARIOS</b>	19.954	43,38
<b>ESTUDIOS POST-SECUNDARIOS</b>	4.581	9,96
<b>TOTAL</b>	45.999	100,00

FUENTE: INFORME ARGOS DICIEMBRE 2.013 DE ÁREA ESTADÍSTICA MUNICIPAL.

## PARO REGISTRADO POR NIVEL FORMATIVO

NIVEL FORMATIVO	PARO 2.012	PORCENTAJE
SIN ESTUDIOS	86	0,85
ESTUDIOS PRIMARIOS INCOMPLETOS	4.469	44,16
ESTUDIOS PRIMARIOS COMPLETOS	253	2,50
ESTUDIOS SECUNDARIOS	4.161	41,11
ESTUDIOS POST-SECUNDARIOS	1.152	11,38
<b>TOTAL</b>	<b>10.121</b>	<b>100,00</b>

FUENTE: INFORME ARGOS DICIEMBRE 2.013 DE ÁREA ESTADÍSTICA MUNICIPAL.

Este dato anterior es bastante representativo, en tanto en cuanto nos permite concluir que la población con mayor cualificación profesional que se encuentra parada es de aproximadamente el 11%, por lo que el grueso de parados lo conforman aquéllos cuya formación es inferior o igual a la de los estudios secundarios.

## DEMANDANTES DE EMPLEO POR SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

SECTOR	DEMANDANTES 2.013	PORCENTAJE
AGRICULTURA Y PESCA	2.036	14,89
CONSTRUCCIÓN	2.777	20,30
INDUSTRIA	702	5,13
SERVICIOS	6.582	48,12
SIN EMPLEO ANTERIOR	1.581	11,56
<b>TOTAL</b>	<b>13.678</b>	<b>100,00</b>

FUENTE: INFORME ARGOS DICIEMBRE 2.013 DE ÁREA ESTADÍSTICA MUNICIPAL.

La especialización de los servicios y sectores del término municipal se resumen en la tablas siguientes, donde se demuestra una vez más el cariz fundamentalmente turístico del municipio, sin menoscabo de las actividades relacionadas con la agricultura y la pesca (representada en el sector del transporte).

## ESTABLECIMIENTOS POR SECTOR DE ACTIVIDAD

SECTOR	VÉLEZ-MÁLAGA	%	PROVINCIA. MÁLAGA	%	ANDALUCÍA	%
CONSTRUCCIÓN	526	10,39	12.454	10,79	52.243	9,99
INDUSTRIA	319	6,3	6.046	5,24	40.184	7,69
SERVICIOS	4.216	83,3	96.878	83,97	430.348	83,32
<b>TOTAL AÑO 2.013</b>	<b>5.061</b>	<b>100</b>	<b>115.378</b>	<b>100</b>	<b>522.775</b>	<b>100</b>

FUENTE: INFORME ARGOS DICIEMBRE 2.013 DE ÁREA ESTADÍSTICA MUNICIPAL.

SECTOR DE ACTIVIDAD AÑO 2.012	NÚMERO DE EMPRESAS
INDUSTRIA	228
CONSTRUCCIÓN	637
COMERCIO, TRANSPORTE Y HOSTELERÍA	2.267
INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES	48
ACTIVIDADES FINANCIERAS Y DE SEGUROS	133
ACTIVIDADES INMOBILIARIAS	161
ACTIVIDADES PROFESIONALES	631
EDUCACIÓN, SANIDAD Y SERVICIOS SOCIALES	313
OTROS SERVICIOS PROFESIONALES	352
<b>TOTAL</b>	<b>4.770</b>

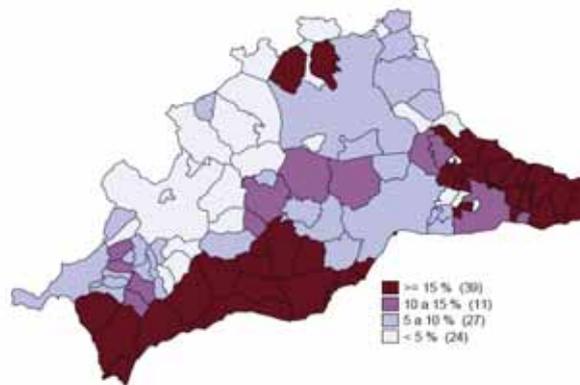
FUENTE : INE 2.012



### 2.1.2.3 Movimientos migratorios y crecimiento urbano.

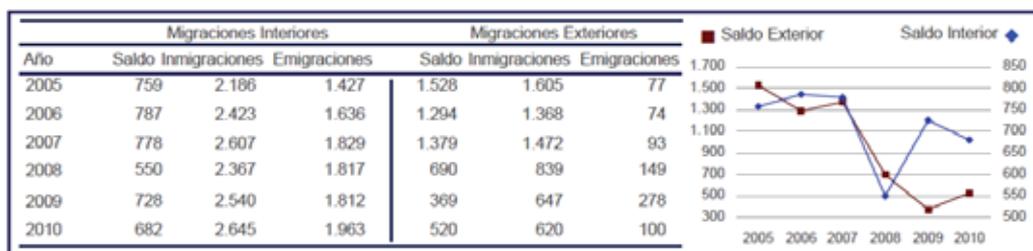
Ya hemos hablado en los epígrafes anteriores de la proporción de población extranjera censada en el municipio y de su procedencia, donde es posible apreciar el perfil turístico de gran número de esos inmigrantes (fundamentalmente alemanes y británicos), pero también el perfil laboral de otros (fundamentalmente magrebíes y sudamericanos).

No obstante, el municipio de Vélez-Málaga no es de los de porcentaje mayor de inmigrantes de la costa malagueña, sino que se encuentra comprendida entre la Costa del Sol de gran perfil turístico y elevado porcentaje de población extranjera y de la Axarquía costera más oriental como Nerja y Torrox.



PROPORCIÓN DE LA POBLACIÓN EXTRANJERA RESPECTO A LA POBLACIÓN TOTAL

A continuación se consideran las relaciones de movimientos residenciales migratorios tanto interiores al municipio como exteriores, donde se puede observar que el saldo residencial interior es superior al saldo exterior:



Dicho esto, los crecimientos demográficos completos de la población del municipio denota un vigor y un dinamismo que vaticina un horizonte poblacional en crecimiento constante, derivado de la población endógena y exógena.

El afianzamiento de Vélez-Málaga como una ciudad de las denominadas "intermedias" a nivel de Andalucía parece indiscutible y el documento del presente Avance deberá permitir la fijación de los crecimientos residenciales ya comenzados y la consolidación del modelo agropecuario-turístico suficientemente reconocido.

El crecimiento urbano como tal, se puede observar en los distintos planos del Medio Urbano que componen parte de la planimetría de este Avance, del que se puede extraer una evidente consolidación de urbanizaciones y suelos litorales ya poblados y una concentración de población y residencia en la "ciudad compacta" que deberá considerarse la mayor apuesta a realizar, para poder dar una respuesta proporcionada y sostenible al territorio en relación a la población que alberga y a la vivienda que lo sustenta, junto con los servicios tanto dotacionales como infraestructurales que dicha implantación demanda.

## 2.1.3 LA VIVIENDA CON RELACIÓN AL DESARROLLO URBANO

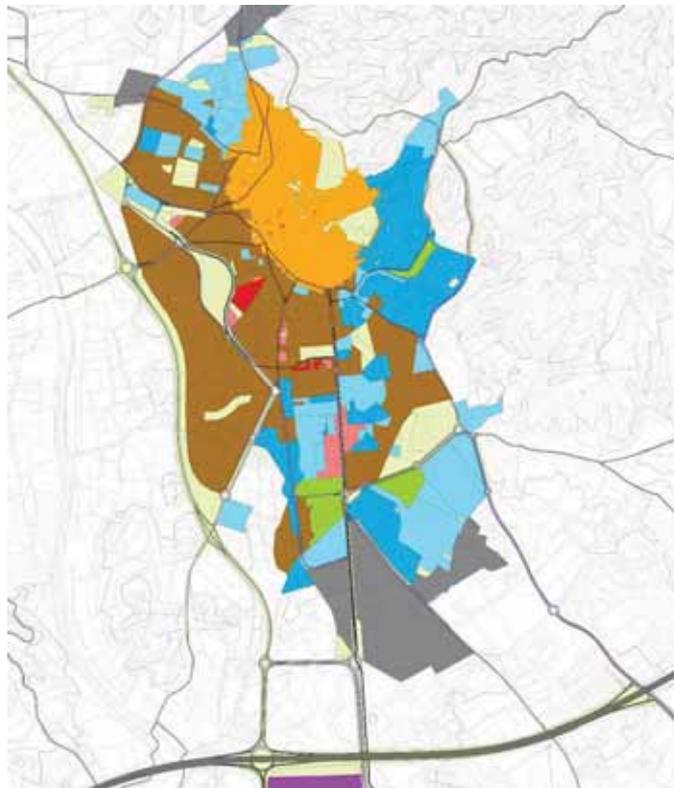
### 2.1.3.1 La oferta de uso residencial: localización y tipologías arquitectónicas

El planeamiento urbanístico general de un municipio define las diferentes tipologías arquitectónicas en las que se ha dividido el ámbito urbano y urbanizable. En este sentido, corresponde a la ciudad consolidada el reconocimiento de la edificación existente, que se revela en dos tipos arquitectónicos básicos:

a. **La edificación alineada a la calle pública**, que conforma el espacio urbano y el perfil de la Ciudad; y,

b. **La edificación exenta**, separada de los linderos públicos, que varía entre los complejos de "Ciudad Jardín" de los nuevos ensanches urbanos, y la "Vivienda Unifamiliar" en sus variantes de "aisladas" y/o "adosadas" del modelo extensivo de baja densidad.

Estos tipos que se traducen en los distintos planes generales municipales, con alguna variante específica en cada caso, tienen asimismo en el concepto de "**vivienda colectiva ó plurifamiliar**" y "**vivienda unifamiliar**" la traducción del carácter social del modelo urbano que realmente se propone, ya que ello se determina en las condiciones de las tipologías arquitectónicas que es posible desarrollar en cada zona del municipio.



Extensión hacia el Sur del núcleo urbano de Vélez Málaga:  
proceso de pérdida de la compactidad del espacio urbano

En el caso del P.G.O.U./96 de Vélez Málaga, el diseño del modelo urbano-territorial se fundamentó en el concepto de definir como "Ciudad Compacta" al conjunto de núcleos urbanos y sus periferias, compuesto por Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez. No obstante, el P.G.O.U./96 plantea "un modelo clásico" de extensión urbana de cada núcleo, que va desde la edificación alineada a calle pública y alta o media densidad, hacia un modelo extensivo de edificación exenta y baja densidad, donde la parte central del conjunto periurbano aparece como "un espacio central sin centralidad urbana".

Este progresivo cambio de las tipologías arquitectónicas, del edificio alineado a vial público, en ámbitos con media y alta densidad, al edificio exento de baja densidad, conduce también a una pérdida de compacidad del tejido urbano, donde en el caso de Torre del Mar y Caleta, cuya base de crecimiento urbano se ha sustentado en la atracción turística temporal, este proceso es más relevante.



Extensión hacia el Norte del núcleo urbano de Torre del Mar y Caleta de Vélez: consolidación de ámbitos periféricos con una escasa dinámica urbana

En ambas imágenes se ha expresado en color azul o celeste los ámbitos urbanos, donde se superpone la baja densidad con la edificación exenta, separada de los linderos públicos, con tipologías arquitectónicas de vivienda unifamiliar, preferentemente "adosadas", o en su caso de vivienda plurifamiliar en forma de "Ciudad Jardín" únicamente en parcelas aisladas, que no componen una estructura urbana.

Este esquema de distribución del uso residencial conduce en la extensión urbana de cada uno de los núcleos de la denominada "Ciudad Compacta", a dos características funcionales:

a. Existe una simplificación de la oferta residencial, la cual se divide en sólo dos tipos de vivienda: unifamiliar aislada y/o vivienda unifamiliar adosada; y,

b. Existe una pérdida del necesario mestizaje de usos, compatible con el uso residencial, lo que se revela en la ausencia de servicios dotacionales, que obligan necesariamente a utilizar el vehículo privado como medio de transporte básico.



Imagen de la extensión urbana hacia el Norte de Caleta de Vélez

## El espacio litoral

Por otra parte, el espacio litoral había sido identificado por el PGOU/96 como propio para el desarrollo de los asentamientos de la vivienda vacacional, y ello se ha traducido en una propuesta de ocupación de sectores urbanizables con baja densidad (< 30 vdas/ha), sin apenas lugares de centralidad urbana salvo en la zona del paseo marítimo de Benajárfate, y especialmente con una simplificación de la oferta tipológica basado sólo en los tipos de vivienda unifamiliar aislada y/o adosada.

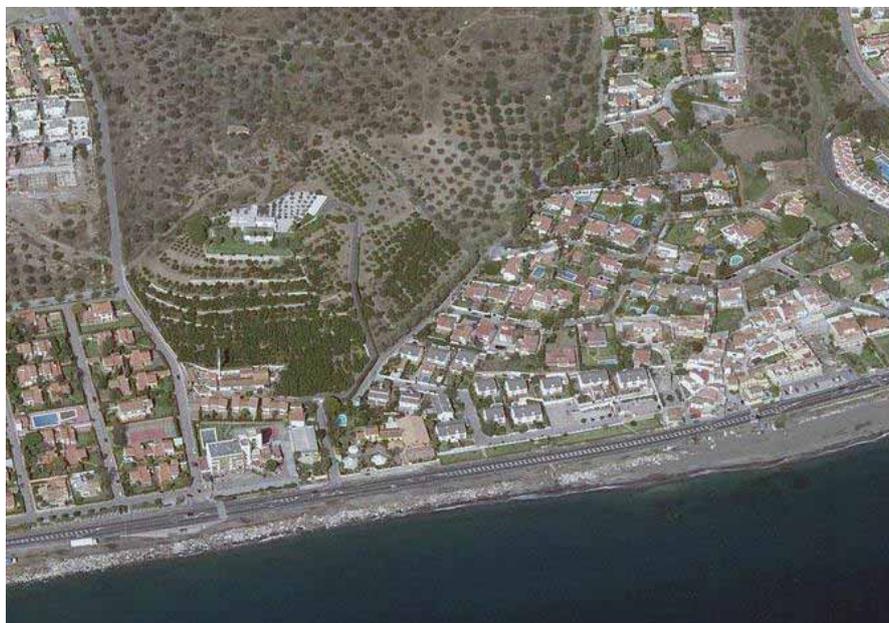


Imagen de la extensión urbana en Chilches Costa: monocultivo de la tipología arquitectónica (vivienda. unifamiliar) y la baja densidad

### 2.1.3.2 Análisis de los precios de adquisición de viviendas por zonas y tipos.

El escenario actual del sector inmobiliario refleja la cadencia progresiva de la casi inexistencia de la promoción de nuevas viviendas y también la escasa actividad que puede generarse dentro de un proceso de rehabilitación, que no ha supuesto una alternativa suficiente como para producir nuevas ofertas que puedan dar respuesta a las necesidades de la población, y especialmente a los jóvenes en su acceso a una primera vivienda.

La tónica general puede sintetizarse de la siguiente forma:

- a. *Excesiva oferta de vivienda por parte de las entidades bancarias, derivada del impago de viviendas individuales y promociones completas, que fijan precios y financiación (sólo para sus ventas), lo que supone una desregulación del mercado, que afecta también a la vivienda protegida.*
- b. *Dificultades de acceso de los particulares a la financiación económica en la construcción de nuevas viviendas, incluso los de vivienda protegida, y/o rehabilitación de vivienda antigua.*
- c. *Progresiva paralización del sector público municipal que impulsaba la promoción de vivienda protegida o de protección oficial, destinada a la población con menores recursos económicos.*
- d. *Escasa oferta de vivienda en alquiler, salvo las de carácter temporal laboral o las de tipo vacacional, motivada por un mercado enfocado hacia la adquisición como alternativa preferente.*

## LOS PRECIOS DE ADQUISICIÓN DE VIVIENDA LIBRE (VL)

Con objeto de aproximarnos al valor de venta de la vivienda en el municipio de Vélez Málaga, se han analizado varios portales de "adquisición de viviendas" diferenciando entre la oferta existente en los núcleos urbanos de Vélez Málaga y Torre del Mar, con referencia a los existentes en el litoral, especialmente en el tramo Almayate-Benajárfate-Chilches.

**EJEMPLOS DE PRECIOS UNITARIOS (VL): Vélez Málaga y Torre del Mar**

Núcleo urbano	TIPO vivienda	Número dormitorios	Superficie Construida (m <sup>2</sup> c)	Precio m <sup>2</sup> /const. (€ / m <sup>2</sup> c)
VÉLEZ MÁLAGA	Apartamento	2D	75	1.333
VÉLEZ MÁLAGA	Apartamento	2D	73	1.260
VÉLEZ MÁLAGA	Piso	3D	95	1.747
VÉLEZ MÁLAGA	Piso	3D	90	1.117
VÉLEZ MÁLAGA	Vivienda Unifamiliar	4D	342	1.272
TORRE DEL MAR	Apartamento	2D	85	1.059
TORRE DEL MAR	Apartamento	2D	90	1.414
TORRE DEL MAR	Piso	3D	150	1.840
TORRE DEL MAR	Piso	3D	90	1.278
TORRE DEL MAR	Vivienda Unifamiliar	4D	191	1.413

Fuente: Web idealista.com

Sin pretender considerar estos datos con el nivel de un estudio pormenorizado, los ejemplos expuestos se entienden orientativos aunque no se haya entrado a valorar el estado constructivo y la localización de la vivienda en cada núcleo urbano. En este sentido, se deduce que los precios de venta libre oscilan entre un máximo de 1.414 €/m<sup>2</sup>c y 1.059 €/m<sup>2</sup>c, según el tipo de vivienda.

**EJEMPLOS DE PRECIOS UNITARIOS (VL): Litoral (Almayate, Benajárfate y Chilches)**

Núcleo urbano	TIPO vivienda	Número dormitorios	Superficie Construida (m <sup>2</sup> c)	Precio m <sup>2</sup> /const. (€ / m <sup>2</sup> c)
ALMAYATE	Piso	4D	90	1.471
ALMAYATE	Piso duplex	4D	260	1.154
BENAJARAFE	Vivienda Unifamiliar	4D	200	1.475
BENAJARAFE	Vivienda Unifamiliar	4D	165	2.394
BENAJARAFE	Piso	2D	75	1.800
CHILCHES	Piso	2D	67	2.085
CHILCHES	Vivienda Unifamiliar	3D	105	1.171
CHILCHES	Vivienda Unifamiliar	3D	154	1.530

Fuente: Web idealista.com

Con referencia a la zona del Litoral Oeste del municipio de Vélez Málaga, donde se ha producido durante los últimos diez años la mayor oferta de residencia turística, actualmente los precios de venta libre oscilan entre un máximo de 2.394 €/m<sup>2</sup>c y 1.154 €/m<sup>2</sup>c, según el tipo de vivienda.

**EL PRECIO MÁXIMO DE LA VP EN RÉGIMEN DE VENTA**

De acuerdo con la información, que aparece en la página web de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, se expone el siguiente cuadro de precios máximos de viviendas protegidas (VP) "en régimen de venta", que se adopta como referencia con respecto de a la vivienda usada de renta libre, que actualmente revela la oferta residencial en Vélez Málaga.

**PRECIOS MÁXIMOS DE VENTA (VP)**

**RÉGIMEN GENERAL**

Municipio de precio máximo superior	1.394,72 € por m2 útil	Coeficiente 1,60+ 15%
Municipio de ámbito territorial primero	1.212,80 € por m2 útil	Coeficiente 1,60
Municipio de ámbito territorial primero	1.212,80 € por m2 útil	Coeficiente 1,60

**RÉGIMEN ESPECIAL y VIVIENDA JOVEN**

Municipio de precio máximo grupo-C	1.263,97 € por m2 útil	Coeficiente 1,45 + 15%
Municipio de ámbito territorial primero	1.137,00 € por m2 útil	Coeficiente 1,50
Municipio de ámbito territorial primero	1.137,00 € por m2 útil	Coeficiente 1,50

Fuente: Información expuesta en la Web de la Consejería de Fomento y Vivienda

Si adoptamos únicamente el precio máximo superior, aplicable al caso del municipio de Vélez Málaga, y al tratarse de un precio de venta sobre una superficie útil de la vivienda, para compararlos con el precio sobre m<sup>2</sup> construido, debemos atender a la siguiente homogeneización:

$$C = 1,00 \text{ m}^2\text{c} / 1,25^* = 0,80 \text{ m}^2 \text{ útil}$$

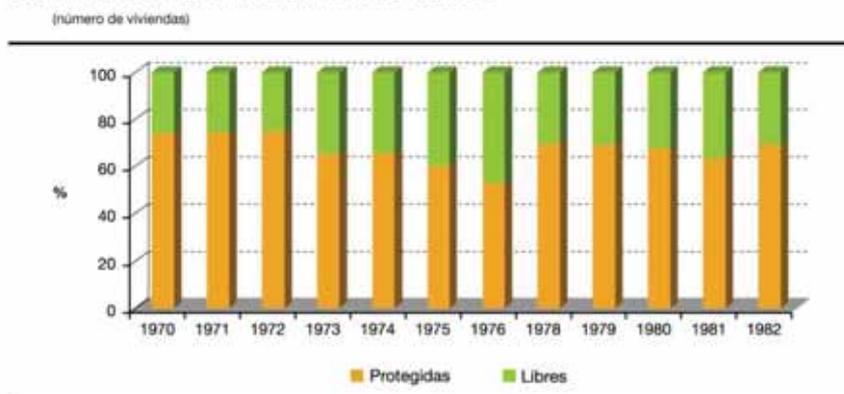
Esto supone que los valores de venta actuales de la Vivienda Protegida, de iniciativa privada en régimen general, estaría en un valor máximo de 1.394,72 €/m<sup>2</sup> útil x 0,80 = 1.115,78 €/m<sup>2</sup>c, ligeramente inferior al precio actual de algunas viviendas, tipo piso o apartamento, en el núcleo urbano de Vélez Málaga.

**2.1.3.3 La evolución de la vivienda protegida en Andalucía**

Consideramos de interés para entender el proceso que ha tenido la vivienda protegida en la evolución urbana de nuestras ciudades, el trabajo de investigación (\*), editado en 2.007 por el **Instituto Estadístico de Andalucía (EIA)**, en el cual se pone de relieve que la distribución entre la construcción de viviendas de renta libre (VL) y las de vivienda de protección oficial (VPO), responde desde 1.970 a un reflejo socioeconómico de los ciudadanos basado en un cierto equilibrio entre la oferta inmobiliaria, el tipo de financiación y las condiciones de acceso a la compra o alquiler de los demandantes.

En este sentido, durante la década de los 70, la vivienda de protección oficial o vivienda protegida por el Estado ocupaba la base de la promoción inmobiliaria en Andalucía, tal y como se puede comprobar en el siguiente cuadro:

**3.55. Construcción de viviendas en Andalucía. Años 1970-1982**



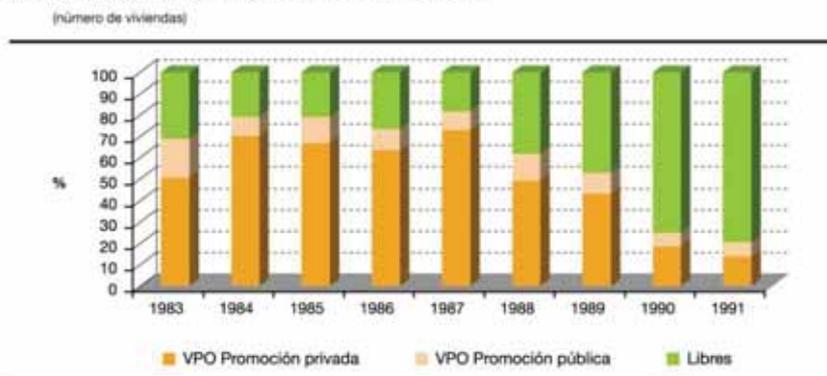
FUENTES: Años 1970-1971: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo: "Evolución cuantitativa del subsector vivienda en España en el año 1945-1980". Años 1974-1982: I.E. Anuarios estadísticos de España, 1976-1983. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo: "Evolución cuantitativa del subsector vivienda en España en el año 1945-1980".

Cuadro estadístico 1970-1982 de "La Vivienda en Andalucía" IEA (2.007)

No obstante, a partir de la década de los años 80, se observa que a medida que transcurre el tiempo se produce una importante reducción de la promoción privada de VPO que había cubierto la

necesidades de “una clase social media”, la cual tenía en la limitación del precio de venta y en las ayudas a la financiación al promotor y al adquirente, una de las claves económicas que permitía soportar un nivel de endeudamiento razonable. Sin embargo, a partir de 1.988 se produce un cambio de tendencia hacia la vivienda de renta libre que no se ha modificado hasta la fecha.

**3.56. Construcción de viviendas en Andalucía. Años 1983-1991**



FUENTES: Años 1983-1991: IAE. Anuario estadístico de España, 1994-1995.  
 Año 1983-1985: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. "Evolución cuantitativa del subsector vivienda en España en el año 1985-1986".  
 Año 1986: Dirección General de Arquitectura y Edificación, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.  
 Años 1987, 1988 y 1989: Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.  
 Años 1990 y 1991: Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

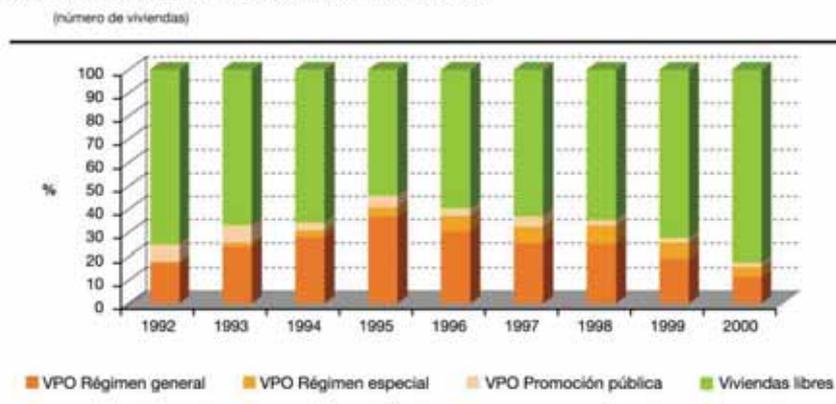
Cuadro estadístico 1983-1991 de “La Vivienda en Andalucía” IEA (2007)

En el cuadro anterior se puede comprobar que la vivienda protegida de promoción pública, desarrollada por las Administraciones Públicas, había venido manteniendo un ratio de participación, que variaba entre el 10% y el 15%, ya que respondía a las políticas sociales desarrolladas por la Administración pública, y que estaban dirigidas preferentemente al alquiler de viviendas para personas con bajo nivel económico.

Por último, el siguiente cuadro, que refleja la década de los noventa, ratifica la tendencia de la constante reducción de la promoción privada de vivienda de protección oficial “régimen general”, y por el contrario la prevalencia de la promoción de vivienda de renta libre, especialmente a partir de 1.996.

Es destacable que la denominada “crisis del 93” produjo como efecto la promoción privada de vivienda de protección oficial “en régimen especial”, con superficies de vivienda menores de 70 m<sup>2</sup> útiles, lo que suponía una alternativa a la reducción progresiva de la VPO de promoción pública, cuyo ratio de participación en esta década se situaba entre el 5% y el 10% del sector inmobiliario.

**3.57. Construcción de viviendas en Andalucía. Años 1992-2000**



FUENTES: Año 1992-2000: IAE. Anuario estadístico de España, 1993-2001.  
 Año 1992: Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.  
 Año 1993, 1994 y 1995: Dirección General para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.  
 Año 1996 y 1997: Dirección General de la Vivienda y el Urbanismo, Ministerio de Fomento.  
 Años 1998, 1999 y 2000: Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo, Ministerio de Fomento.

Cuadro estadístico 1992-2000 de “La Vivienda en Andalucía” IEA (2.007)

(\*) “La Vivienda en Andalucía” estadísticas históricas del siglo XX, (Amalia Vahí y Diego Parra) Universidad Pablo de Olavide (Sevilla), coordinación JM Feria Toribio, edición por Instituto de Estadística de Andalucía (IEA) 2007.

Este escenario apuntado, contemplado en el conjunto de Andalucía, que se traduce en una menor oferta pública y privada de vivienda económica, se ha tratado reorientar por la Junta de Andalucía, a partir del año 2.000, mediante la inserción en la legislación urbanística LOUA 7/2.002 de la obligación de reservar, al menos, el 30% del techo edificable de uso residencial, destinado a la construcción de vivienda protegida.

Posteriormente, con la aprobación de la Ley 13/2.005 sobre Medidas para la Vivienda Protegida y

el Suelo, y el Decreto 149/2.006 por el que entra en vigor el Reglamento de Viviendas Protegidas de la Comunidad Autónoma, se define el marco legal que determina las condiciones que deben cumplir los núcleos familiares para acceder a una vivienda protegida.

Esta nueva legislación exigible a todos los municipios de Andalucía, que tengan que revisar o modificar su planeamiento general, o bien sólo adaptarlo parcialmente a la L.O.U.A., ha introducido “un factor de supuesta regulación”, muy diferente a la existente para la Vivienda de Protección Oficial (VPO) de promoción privada, en los años 70 y 80, que respondía a la capacidad adquisitiva media de la población.

Y esta iniciativa regulada en 2.002 ha tenido un escaso resultado práctico en Andalucía, hasta el momento, no sólo en el planeamiento urbanístico al crearse una bolsa de suelos de VP que no se desarrollan porque en la mayoría de los municipios se han determinado unas adaptaciones parciales a la L.O.U.A. como “un café para todos”, o bien porque existe una importante contradicción entre el perfil socioeconómico del demandante de VP para cumplir con la legislación específica (Ley de Vivienda 13/2.005), y las condiciones de financiación que se exigen por parte de las entidades financieras.

El resultado de lo indicado se refleja en los datos estadísticos de viviendas visadas por los Colegios Oficiales de Arquitectos de Andalucía, ya que a pesar del inicio de la actual crisis económica y social en 2.007, se revela que durante la última década la promoción de vivienda de protección oficial o protegida no ha alcanzado el 10% del conjunto de viviendas proyectadas.

#### La evolución de la vivienda protegida en Vélez Málaga 2.003-2.012

Si atendemos a la estadística del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, con referencia a los años 2.003-2.012, el número de viviendas visadas de protección oficial o protegida, supuso sólo el 6,66 % del total que se construyeron en el municipio de Vélez Málaga.

VIVIENDAS VISADAS POR EL COA DE MÁLAGA (2003-2012)

AÑO	Vda VPO		Vda LIBRE		TOTAL
	Unifamiliar	Plurifamiliar	Unifamiliar	Plurifamiliar	
2003	0	167	620	918	1705
2004	0	0	629	985	1614
2005	0	0	911	1513	2424
2006	42	196	477	2936	3651
2007	61	184	365	1417	2027
2008	21	0	426	511	958
2009	0	46	55	151	252
2010	0	143	53	24	220
2011	0	0	25	19	44
2012	0	0	11	3	14
	<b>124 vdás</b>	<b>736 vdás</b>	<b>3572 vdás</b>	<b>8477 vdás</b>	<b>12909 vdás</b>

Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga

Debe observarse en el cuadro anterior que el papel jugado por la vivienda protegida, en el caso del municipio de Vélez Málaga, contiene también en el periodo 2.005/2.009 las promociones de vivienda protegida “en venta”, de iniciativa municipal y gestionadas por la empresa pública EMVPSA, con un total de 266 VPO, respecto las 303 VPO correspondientes a promociones de iniciativa privada.

#### El Expediente de Adaptación Parcial a la L.O.U.A. del P.G.O.U./96

Durante el año 2.009 se redactó y tramitó la adaptación parcial a la LOUA 7/2.002 del vigente PGOU/96 de Vélez Málaga (B.O.P. 11/03/2.010), el cual entre otras cuestiones suponía incluir en los sectores de suelo urbano no consolidado, sin desarrollo, y en el suelo urbanizable sectorizado la reserva de suelo para la construcción de viviendas protegidas, reguladas según la Ley 13/2.005 sobre medidas de vivienda protegida y suelo.

En el tomo I de este documento, se incluye un apartado denominado “Reservas para vivienda protegida”, donde se definieron las áreas ó sectores con uso global residencial, no desarrolladas, que:

No correspondían a sectores de suelo urbanizable sectorizado cuya ordenación pormenorizada había sido aprobada inicialmente antes del 20/01/2.007.

Ó bien, tampoco correspondían a las áreas con ordenación pormenorizada del S.U.N.C., con aprobación inicial antes de tramitar la adaptación parcial.

Según se indica en dicho documento, y con referencia a los sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS), se determinaba una previsión de viviendas protegidas que asciende a un total de 642 unidades (VP), las cuales se distribuyen entre los sectores siguientes:

EXP. ADAPTACIÓN PARCIAL LOUA DEL PGOU/96  
RELACIÓN DE SECTORES URBANIZABLES CON RESERVA DE VP

ENTIDAD TERRITORIAL	Núcleo Urbano	Sectores urbanizables Sectorizado
CIUDAD COMPACTA	Vélez Málaga	SUS.VM-3; SUS.VM-4
LITORAL OESTE	Almayate	SUS.A-4
	Benajárate	SUS.B-3; SUS.B-7; SUS.B-8
	Chilches	SUS.CH-1
INTERIOR	Tropiche	SUS.TRA-3.SI
	Triana	SUS.TRI-1

Fuente. Exp. Adap. Parcial LOUA del PGOU/96

Si se observa el cuadro de las viviendas visadas de VPO entre los años 2.010 y 2.012 únicamente se visaron 143 unidades, lo cual revela una demanda escasa por parte de los posibles demandantes, y sin embargo muy alejada de la reserva legal (642 VP) prevista en suelos urbanizables, en fecha de 2.009.

No obstante, lo anteriormente indicado, también se deduce del análisis del planeamiento urbanístico desarrollado en esta fase de AVANCE, y en su caso, ejecutado con la urbanización del suelo, que la mayor parte de los sectores de suelo urbanizable sectorizado del vigente P.G.O.U./96 no están obligados a dejar ninguna reserva de vivienda protegida (VP).

En este sentido, el ajuste y reorientación del modelo urbanístico de la R.P.G.O.U./14 conduce necesariamente a prever la reserva legal para vivienda protegida (VP) en los ámbitos urbanos correspondientes a los suelos vacantes del S.U.N.C., no desarrollado, que se localizan preferentemente en las periferias de los núcleos consolidados del municipio, junto a aquellos sectores de suelo urbanizable sectorizado, cuyos planes parciales (P.P.O.) se encuentran aún en tramitación, y en su caso, están pendientes del informe favorable de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

#### 2.1.3.4 Promoción pública de Vivienda Protegida: El Plan Municipal de Vivienda

La Ley 13/2.005, de 11 de Noviembre, de Medidas para la Vivienda protegida y el Suelo, define en su artículo 2, el concepto de vivienda protegida en la Comunidad Autónoma de Andalucía, indicándose lo siguiente:

*...Se entiende por vivienda protegida, a efectos de la presente Ley, la que cumpla las condiciones de uso, destino, calidad, precio de venta o alquiler y, en su caso, superficie y diseño, establecidas en esta Ley y en las demás disposiciones que resulten de aplicación y sean calificadas como tales por la Consejería competente en materia de vivienda.*

El perfil de los destinatarios de las viviendas protegidas se determina en el artículo 3, indicándose lo siguiente:

1. **Las viviendas protegidas se destinarán a familias con recursos económicos limitados** que reúnan los requisitos que, tanto para la composición de la unidad familiar como para la cuantía y determinación de los ingresos familiares, se establezcan en los diferentes programas que integran los planes de vivienda y suelo.
2. **En los citados programas se atenderán de manera especial las necesidades habitacionales de los grupos sociales con especiales dificultades para el acceso a la vivienda**, como, entre otros, jóvenes, mayores, personas con discapacidad, víctimas del terrorismo, familias monoparentales, los procedentes de situaciones de rupturas de unidades familiares, víctimas de la violencia de género y emigrantes retornados.
3. **La selección de las personas a las que van destinadas las viviendas protegidas se realizará respetando los principios de igualdad, publicidad y concurrencia**, de acuerdo con las normas de desarrollo de la presente Ley.

Y su destino y titularidad queda regulado por el artículo 4, de la siguiente forma:

1. **Las viviendas protegidas se destinarán a residencia habitual y permanente.**
2. **No podrán adquirir o promover para uso propio una vivienda protegida quienes sean titulares del pleno dominio de alguna otra vivienda protegida o libre** o estén en posesión de la misma en virtud de un derecho real de goce o disfrute vitalicio.

Por último, el artículo 7 regula el valor del suelo destinado a vivienda protegida (VP) como:

*El valor de los terrenos destinados a la construcción de viviendas protegidas, sumado el coste de las obras de urbanización necesarias, no podrá exceder del quince por ciento del importe que resulte de multiplicar el precio máximo de venta del metro cuadrado por la superficie de las referidas viviendas, en la forma y con las determinaciones que se establezcan reglamentariamente.*

Por otra parte, y con referencia a las medidas en materia de Suelo de la citada Ley, se modifican algunos artículos de la LOUA 7/2.002, entre los que se indican los siguientes que quedan de la siguiente forma:

**Disponibilidad de suelo para la vivienda protegida y aseguramiento de su ejecución:**

artículo 10.1.A) (\*) queda tras dos modificaciones, con la siguiente redacción (LOUA 2/2012):

“b) **En cada área de reforma interior o sector con uso residencial, las reservas de los terrenos equivalentes, al menos, al treinta por ciento de la edificabilidad residencial de dicho ámbito para su destino a viviendas protegidas, en los términos previstos en el Plan Municipal de Vivienda y Suelo, que podrá aumentar este porcentaje para atender las necesidades del municipio.**

**Si, del estudio de las necesidades presentes y futuras de la población, el Plan Municipal de Vivienda y Suelo arroja una demanda de vivienda protegida acogida al Plan Andaluz de Vivienda y Suelo inferior al porcentaje de reserva establecido en el párrafo anterior, la diferencia hasta alcanzar éste deberá destinarse a viviendas sujetas a algún régimen de protección municipal que, al menos, limite su precio máximo en venta o alquiler y establezca los requisitos que han de cumplir los destinatarios de las mismas, en el marco de lo establecido en la legislación reguladora del derecho a la vivienda en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Dicho régimen de protección municipal deberá quedar establecido en el citado Plan municipal.**

**En el supuesto de ausencia de Plan Municipal de Vivienda y Suelo, o de falta de previsión en el mismo del régimen de protección municipal referido en el párrafo anterior, la reserva de vivienda protegida, a la que hace referencia este apartado, será como mínimo del treinta por ciento, destinándose íntegramente a viviendas protegidas acogidas al Plan Andaluz de Vivienda y Suelo.**

**En ningún caso computará como reserva de vivienda protegida la edificabilidad asignada a alojamientos transitorios de promoción pública que se implanten en suelo de equipamiento público.**

**El Plan General de Ordenación Urbanística podrá eximir total o parcialmente de esta obligación a sectores o áreas de reforma interior concretos que tengan una densidad inferior a quince viviendas por hectárea y que, además, por su tipología no se consideren aptos para la construcción de este tipo de viviendas. El Plan General preverá su compensación mediante la integración de la reserva que corresponda en el resto del municipio, asegurando su distribución equilibrada en el conjunto de la ciudad.**

**Excepcionalmente, en el caso de revisiones parciales o modificaciones, en lugar de dicha compensación en el resto del municipio, la innovación correspondiente podrá contemplar justificadamente un incremento de la cesión de terrenos hasta un máximo del veinte por ciento en cumplimiento del deber contemplado en el artículo 51.1.C).e) de esta Ley, a los efectos de compensar las plusvalías generadas por dicha exención. En los sectores de suelo urbanizable esta excepción, y el correlativo incremento del porcentaje de cesión, sólo se podrá llevar a efecto si se justifica, en el conjunto del Plan General de Ordenación Urbanística, que la disponibilidad de suelo calificado para tal finalidad es suficiente para abastecer las necesidades presentes y futuras de viviendas protegidas conforme al Plan Municipal de Vivienda y Suelo.**

**Con objeto de evitar la segregación espacial y favorecer la integración social, los instrumentos de planeamiento general podrán establecer parámetros que eviten la concentración excesiva de este tipo de viviendas.**

(\*): El contenido de este apartado b) ha sido modificado en tres ocasiones, la primera por el artículo 23 Uno de la Ley 13/2005,

la segunda por el artículo primero de la Ley 1/2006, y la tercera por el Artículo Único Cuatro.1 de la Ley 2/2012.

Se añade un nuevo apartado 7 al **artículo 17**, pasando el actual apartado 7 de este artículo a ser apartado 8 (LOUA 2/2012). Los nuevos apartados 7 y 8 de la LOUA 2/2.012, quedan con la siguiente redacción:

7. **En los terrenos afectados por Servidumbre de Protección del Litoral que aún no se encuentren en curso de ejecución, el instrumento de planeamiento que los ordene los destinará a espacios libres de uso y disfrute público; hasta tanto, sólo se permitirán actuaciones o usos que no comprometan el futuro uso y disfrute público a que el plan correspondiente habrá de destinarlos. Asimismo, en la zona de Influencia del Litoral se evitará la urbanización continua y las pantallas de edificación, procurando la localización de las zonas de uso público en los terrenos adyacentes a la zona de Servidumbre de Protección.**

8. **Los instrumentos de planeamiento urbanístico que contengan la ordenación detallada localizarán en el área y sector los terrenos en los que se concreten las reservas a las que se refiere el artículo 10.1.A).b) de esta Ley, calificando el suelo necesario para dicha reserva con el uso pormenorizado de vivienda protegida.**

**El cincuenta por ciento, ó en su caso el porcentaje que establezca el Plan Municipal de Vivienda y Suelo, de las viviendas que se prevean en los suelos donde se localice el diez por ciento de cesión del aprovechamiento medio del área de reparto que le corresponda a la Administración habrá de destinarse a los grupos con menor índice de renta que se determinen en los correspondientes planes y programas de viviendas protegidas.**

Se añade una nueva letra c) al apartado 3 del **artículo 18** (LOUA 2/2012), con la siguiente redacción:

“c) En las áreas o sectores que contengan reservas de terrenos para viviendas protegidas, **el Plan General de Ordenación Urbanística ó, en su defecto, el instrumento de planeamiento que contenga la ordenación detallada especificará los plazos para el inicio y terminación de estas viviendas, plazos que deberán contar con informe favorable de la Consejería competente en materia de vivienda, que lo ha de emitir en un mes, transcurrido el cual se entenderá aprobado el plazo que contenga el instrumento de planeamiento**”.

El apartado 4 del artículo 61 (LOUA 2/2012) queda con la siguiente redacción:

4. **El Plan General de Ordenación Urbanística o, en su caso, el Plan de Ordenación Intermunicipal o el Plan de Sectorización deberán, asimismo, establecer coeficientes correctores específicos al objeto de compensar aquellos propietarios de suelos destinados a viviendas protegidas ú otros usos de interés social.**

El apartado 5 del artículo 61 queda con la siguiente redacción:

5. **El instrumento de planeamiento que establezca la ordenación detallada precisa para la ejecución en el área urbana o sector correspondiente podrá concretar y, en su caso, fijar, respetando los criterios del Plan General de Ordenación Urbanística o del Plan de Ordenación Intermunicipal, la ponderación relativa de los usos pormenorizados y tipologías edificatorias resultantes de la ordenación que establezca, así como las que reflejen las diferencias de situación y características urbanísticas dentro del espacio ordenado. No podrá en ningún caso disminuir el aprovechamiento objetivo otorgado por el planeamiento general.**

Con relación a lo expresado anteriormente, con referencia a la Ley 13/2.005, de 11 de Noviembre, de Medidas para la Vivienda protegida y el Suelo (B.O.J.A. 21/11/2.005), y su relación con la legislación urbanística LOUA 2/2.012 en su aplicación a la revisión del PGOU/96 del municipio de Vélez Málaga, esta regulación puede sintetizarse en el siguiente cuadro:

CUADRO SINTESIS "APLICACIÓN AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO"

CONCEPTO	
<b>DE LA VIVIENDA</b>	
Vivienda Protegida (VP)	Deben cumplir las condiciones de uso, destino, calidad, precio de venta o alquiler y, en su caso, superficie y diseño, establecidas en la Ley 13/2005
Perfil destinatario	Los viviendas protegidas se destinarán a familias con recursos económicos limitados que reúnan los requisitos que se establezcan en los diferentes programas que integran los planes de vivienda y suelo.
Selección de demandantes	Se realizará respetando los principios de igualdad, publicidad y concurrencia.
Destino de la VP	Las viviendas protegidas se destinarán a residencia habitual y permanente.
Titularidad de una VP	No podrán adquirir o promover para uso propio una vivienda protegida quienes sean titulares del pleno dominio de alguna otra vivienda protegida o libre.
Del valor del terreno de VP	No podrá exceder del quince por ciento del importe que resulte de multiplicar el precio máximo de venta del metro cuadrado por la superficie de las referidas viviendas, sumando el coste de las obras de urbanización.
<b>DEL SUELO</b>	
Reserva de suelo para VP	En cada área de reforma interior o sector con uso residencial, las reservas de los terrenos equivalentes, al menos, al treinta por ciento de la edificabilidad residencial de dicho ámbito para su destino a viviendas protegidas, en los términos previstos en el Plan Municipal de Vivienda y Suelo (PMVS).  En el supuesto de ausencia de Plan Municipal de Vivienda y Suelo, o de falta de previsión en el mismo del régimen de protección municipal referido en el párrafo anterior, la reserva de vivienda protegida, a la que hace referencia este apartado, será como mínimo del treinta por ciento, destinándose íntegramente a viviendas protegidas acogidas al Plan Andaluz de Vivienda y Suelo.
Excepción de la reserva en algunos sectores de suelo	Se podrá eximir total o parcialmente de esta obligación a sectores o áreas de reforma interior concretas que tengan una densidad inferior a quince viviendas por hectárea y que, además, por su tipología no se consideren aptos para la construcción de este tipo de viviendas
Segregación espacial	Los instrumentos de planeamiento general podrán establecer parámetros que eviten la concentración excesiva de este tipo de viviendas.
Determinación de localización	La ordenación detallada localizará en el área y sector los terrenos de Vivienda Protegida (VP), calificando el suelo necesario para dicha reserva.
Destino de VP a demandantes con rentas más reducidas	El cincuenta por ciento, ó en su caso el porcentaje que establezca el Plan Municipal de Vivienda y Suelo (PMVS), de las viviendas que se prevean en los suelos donde se localice el diez por ciento de cesión del aprovechamiento medio del área de reparto que le corresponda a la Administración habrá de destinarse a los grupos con menor índice de renta que se determinen en los correspondientes planes y programas de viviendas protegidas.
Control de la reserva y programación de la VP	El Plan General de Ordenación Urbanística con ordenación pormenorizada especificará los plazos para el inicio y terminación de estas viviendas (VP).
Compensación urbanística a propietarios de suelo destinados a vivienda protegida (VP)	El Plan General de Ordenación Urbanística deberá establecer coeficientes correctores específicos al objeto de compensar aquellos propietarios de suelos destinados a viviendas protegidas ú otros usos de interés social.

Fuentes: Ley 13/2005, de 11 de Noviembre, de Medidas para la Vivienda protegida y el Suelo (BOJA 21/11/2005)  
 Ley 1/2006, de 16 de mayo, de modificación de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, de la Ley 1/1996, de 10 de enero, de Comercio Interior de Andalucía, y de la Ley 13/2005, de 11 de noviembre, de Medidas para la Vivienda Protegida y el Suelo.  
 Ley 2/2012, de 30 de enero, de modificación de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía

**El Plan Municipal de Vivienda y Suelo**

La Ley 1/2.010, de 8 de marzo, Reguladora del Derecho a la Vivienda en Andalucía (B.O.E. 30/03/2.010) en su artículo 10 regula las determinaciones del planeamiento urbanístico en materia de vivienda. En este sentido, se indica literalmente lo siguiente:

1. **El planeamiento urbanístico promoverá la cohesión social en las ciudades y pueblos de Andalucía**, como garantía de una adecuada integración urbana y para la prevención de fenómenos de segregación, exclusión, discriminación o asedio por razones socioeconómicas, demográficas, de género, culturales, religiosas o de cualquier otro tipo.
2. **El Plan General de Ordenación Urbanística**, de acuerdo con la normativa en materia de ordenación del territorio y urbanismo y los instrumentos de ordenación territorial, **contendrá las determinaciones de ordenación, gestión y ejecución que sean precisas para cubrir las necesidades de vivienda establecidas en los planes municipales de vivienda y suelo.**  
  
Para ello, entre otras determinaciones, **clasificará suelo suficiente con uso residencial para su desarrollo** y ejecución, a corto y medio plazo, y establecerá, en relación a las reservas de suelo con destino a vivienda protegida, la edificabilidad destinada a tal fin en cada área o sector con uso residencial, las **previsiones de programación y gestión de la ejecución de los correspondientes ámbitos** y, en los suelos con ordenación detallada, su localización concreta, plazos de inicio y terminación de las actuaciones.  
Asimismo, **establecerá las acciones de rehabilitación que favorezcan la revitalización de los tejidos residenciales** y la recuperación del patrimonio construido, así como la eliminación de las situaciones de infravivienda existentes.
3. **Los diferentes instrumentos de planeamiento de desarrollo deberán definir, en los suelos de reserva para vivienda protegida, los porcentajes de vivienda de las diferentes categorías**, establecidas en el correspondiente Plan Municipal de Vivienda y Suelo.

En esta Ley, y en su **artículo 11** se determina que corresponde a la Administración de la Junta de Andalucía y a los Ayuntamientos de los distintos municipios elaborar sus correspondientes Planes de Vivienda y Suelo.

En el caso de los **Planes Municipales de Vivienda y Suelo (P.M.V.S.)**, serán los Ayuntamientos los que los redactarán y aprobarán, teniendo en cuenta que su elaboración deberá realizarse de manera coordinada con el planeamiento urbanístico general.

Los Planes Municipales de Vivienda y Suelo desarrollarán, como mínimo, el siguiente contenido:

- a) La **determinación de las necesidades de vivienda de las familias residentes** en el municipio, al objeto de concretar la definición y cuantificación de actuaciones protegidas que se deban promover y las soluciones e intervenciones públicas que se deban llevar a cabo.
- b) **Las propuestas de viviendas de promoción pública** y su localización.
- c) **Los alojamientos transitorios** que se consideren necesarios y la determinación de los equipamientos que se deben reservar a tal fin.
- d) **Las propuestas de actuaciones dirigidas a fomentar la conservación**, mantenimiento y rehabilitación del parque de viviendas y que mejoren la eficiencia de uso de dicho parque de viviendas.
- e) **Las medidas tendentes a la progresiva eliminación de la infravivienda.**
- f) **Las propuestas de cuantificación y localización** de las viviendas protegidas, en sus diferentes programas.
- g) El establecimiento de **los procedimientos de adjudicación.**
- h) Las medidas necesarias para **el seguimiento y aplicación del Plan.**
- i) Las restantes **medidas y ayudas** que se consideren necesarias para garantizar la efectividad del derecho a una vivienda digna y adecuada.

Los P.M.V.S. deben adecuarse a las características específicas del propio municipio e incluirán una programación temporal de las actuaciones que resulten necesarias para satisfacer las necesidades de vivienda protegida. En este sentido, el planeamiento urbanístico municipal debe realizarse en coherencia con el contenido de los planes municipales de vivienda y suelo.

Debe indicarse que las necesidades municipales de vivienda se determinarán teniendo en cuenta los datos contenidos en el **Registro Público Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida (RPM\_DVP)**.

Según los datos municipales que se han consultado, no ha sido posible elaborar y aprobar, a esta fecha, el correspondiente Plan Municipal de Vivienda y Suelo (PMVS) del municipio de Vélez Málaga. En tanto procede ejercer las competencias referidas en la Ley 1/2.010, de 8 de marzo, Reguladora del Derecho a la Vivienda en Andalucía, a través de los instrumentos previstos en la Normativa Urbanística del municipio.

#### **El Registro Público de Demandantes de VP**

Corresponde a la empresa municipal de gestión de vivienda e infraestructuras, denominada Empresa Municipal de Servicios, Vivienda, Infraestructura y Promoción de Vélez Málaga S.A. (**EMVIPSA**), la

gestión, control y puesta al día del Registro Público Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida.

Con referencia al total de las solicitudes presentadas hasta la fecha (abril/2014), el número de personas del grupo de jóvenes supone un 48,4 %, mientras que los que han completado los datos correspondientes a la inscripción en el **(RPM\_DVP)**, suponen el 45 % del total de solicitantes inscritos.

Con referencia a los tipos de vivienda de los solicitantes que se encuentran inscritos, según el número de dormitorios necesarios que demandan, el 68,2 % del total corresponden a una vivienda con tres dormitorios (3D) y el 29,4 % a viviendas con dos dormitorios (2D). La superficie máxima de estos tipos de viviendas son de 75 m<sup>2</sup>útiles para 3D y 65 m<sup>2</sup>útiles para 2D.

De los datos facilitados por EMVIPSA, en el mes de Abril/2014 el número de solicitudes se sintetizan en el cuadro siguiente:

**CUADRO SÍNTESIS REGISTRO MUNICIPAL DE DEMANDANTES DE VIVIENDA PROTEGIDA. Municipio de Vélez Málaga**

Nº SOLICITUDES DE ALTA	Número de solicitudes	% Porcentaje
Alquiler	49	11,9 %
Alquiler con opción a compra	199	48,4 %
Compra	163	39,7 %
<b>TOTAL a fecha Abril/2014</b>	<b>411</b>	<b>100 %</b>
Nº INSCRIPCIONES	Número de inscripciones	
Alquiler	35	11,6 %
Alquiler con opción a compra	151	50,0 %
Compra	116	38,4 %
<b>TOTAL a fecha Abril/2014</b>	<b>302</b>	<b>100 %</b>

Fuente: Empresa Municipal de Vivienda (EMVIPSA)

### 2.1.3.5 La Vivienda Protegida de promoción municipal: localización y tipologías arquitectónicas.

En el municipio de Vélez Málaga se constituyó en 2.002 la empresa municipal de gestión de vivienda e infraestructuras denominada **Empresa Municipal de Servicios, Vivienda, Infraestructura y Promoción de Vélez Málaga S.A. (EMVIPSA)**. Esta entidad ha sido la encargada de la gestión y promoción pública de la vivienda protegida en el municipio, y actualmente lleva también la gestión pública de la demanda de ciudadanos que se inscriben en el Registro Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida **(RPM\_DVP)**.

Durante el periodo decenal 2.003-2.012 en el municipio de Vélez Málaga se han promovido un total de 860 viviendas de protección, de iniciativa privada y/o pública, lo que supone sólo el 6,66 % del total que se construyeron en este municipio en este periodo.

De este conjunto residencial (860 VPO) corresponde a tipologías arquitectónicas de viviendas unifamiliares aisladas o adosadas sólo un 14,4 %, mientras que el resto se proyectaron con tipos de viviendas plurifamiliares y ordenanzas de MC "Manzana Cerrada".

La empresa municipal EMVIPSA, durante el periodo 2005-2009, llevó a cabo la "promoción en venta" de diversos conjuntos de vivienda de protección oficial (VPO), los cuales se exponen en el siguiente cuadro:

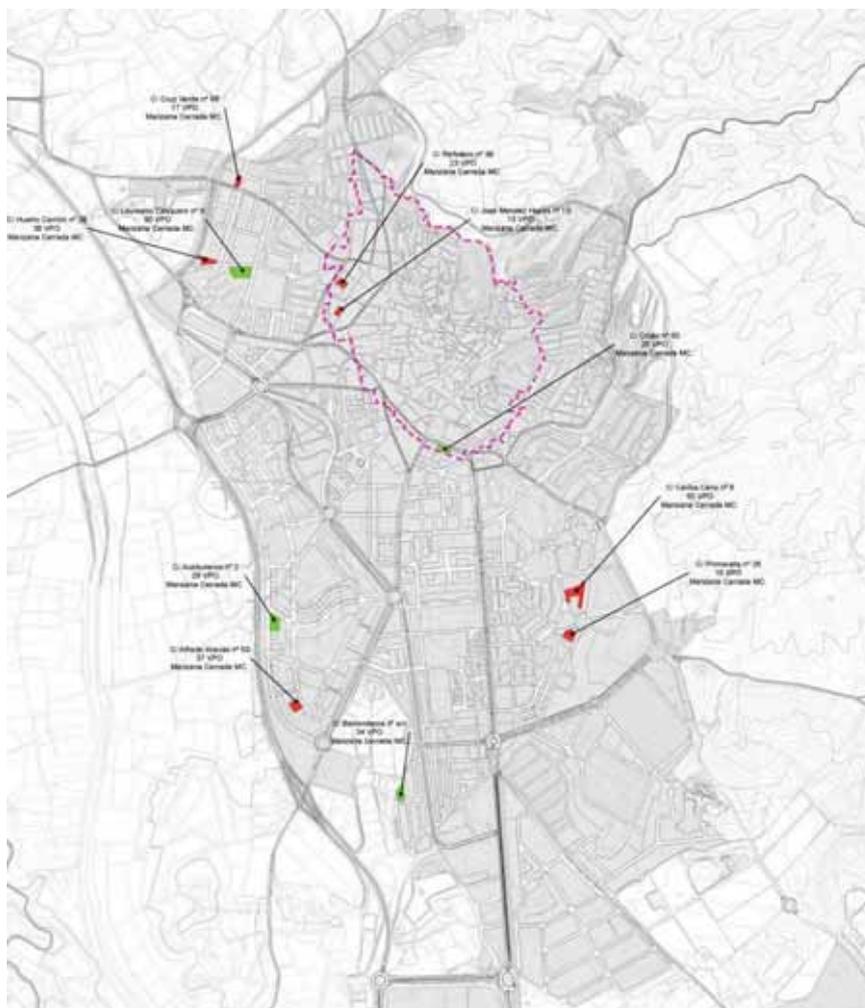
**EMVIPSA PROMOCIONES MUNICIPALES CONSTRUIDAS "VPO en venta". Periodo 2005 - 2009**

LOCALIZACIÓN	NÚCLEO URBANO	Nº VIVIENDAS DE PROTECCIÓN OFICIAL	TIPO ARQUITECTÓNICO	ORDENANZA PGOU/96
c/ José Mendez Hoyo	Vélez Málaga	13 VPO	Plurifamiliar	MC. Manzana Cerrada
c/ Reñidero	Vélez Málaga	23 VPO	Plurifamiliar	MC. Manzana Cerrada
c/ Cruz Verde	Vélez Málaga	17 VPO	Plurifamiliar	MC. Manzana Cerrada
c/ Carlos Cano	Vélez Málaga	50 VPO	Plurifamiliar	MC. Manzana Cerrada
c/ Primavera	Vélez Málaga	18 VPO	Plurifamiliar	MC. Manzana Cerrada
c/ Huerto Carrión	Vélez Málaga	38 VPO	Plurifamiliar	MC. Manzana Cerrada
c/ Alfredo Krauss	Vélez Málaga	37 VPO	Plurifamiliar	MC. Manzana Cerrada
c/ Puerta del Mar	Torre del Mar	21 VPO	Plurifamiliar	MC. Manzana Cerrada
Zona Azucarera	Torre del Mar	49 VPO	Plurifamiliar	MC. Manzana Cerrada
<b>TOTAL</b>		<b>266 VPO</b>		

Fuente: Empresa Municipal de Vivienda (EMVIPSA)

Las promociones de iniciativa municipal corresponden a edificaciones de tipo “plurifamiliar”, con ordenanza de MC Manzana Cerrada, localizadas en general en los suelos de ensanche de los núcleos urbanos de Vélez Málaga y Torre del Mar.

Si se consideran las viviendas de VPO visadas en el mismo periodo 2.005 – 2.009, el Ayuntamiento de Vélez Málaga, a través de la empresa pública EMVIPSA llevó a cabo la promoción de 266 VPO “en régimen de venta”, constituyendo el 46,75 % del total de 569 viviendas de protección que se edificaron en ese periodo de cuatro años, previo al inicio de la crisis financiera que ha afectado al sector inmobiliario en su conjunto.



Localización de las promociones municipales de Vivienda Protegida. Núcleo de Vélez Málaga Periodo 2005-2009. Color rojo: VP ejecutada; Color verde: VP sin ejecutar

A partir del año 2.009 los problemas de financiación económica a particulares se agravaron, lo que ha incidido especialmente en los grupos de demandantes de vivienda protegida (VP), al tratarse en su mayor parte de personas con una reducida capacidad económica. Esta situación se ha reflejado también en la actividad de promoción municipal que se estaba llevando en Vélez Málaga, por lo que existe un conjunto de actuaciones que teniendo proyecto básico o ejecución, según los casos, no han podido ejecutarse por la crisis financiera que afecta a personas y entidades públicas. La relación de promociones con proyecto sin ejecutar es el siguiente:

**EMVIPSA**  
**PROMOCIONES MUNICIPALES "VPO en venta" con proyecto SIN EJECUTAR. Periodo 2005 - 2009**

LOCALIZACIÓN	NÚCLEO URBANO	Nº VIVIENDAS DE PROTECCIÓN OFICIAL	TIPO ARQUITECTÓNICO	ORDENANZA PGOU/96
c/ Cristo	Vélez Málaga	20 VPO	Plurifamiliar	MC. Manzana Cerrada
Sector SUP.VM-8	Vélez Málaga	29 VPO	Plurifamiliar	MC. Manzana Cerrada
Zona Real Bajo	Vélez Málaga	34 VPO	Plurifamiliar	MC. Manzana Cerrada
c/ L. Casquero	Vélez Málaga	80 VPO	Plurifamiliar	MC. Manzana Cerrada
Zona Cerro Aguila	Torre del Mar	32 VPO	Plurifamiliar	MC. Manzana Cerrada
<b>TOTAL</b>		<b>195 VPO</b>		

Fuente: Empresa Municipal de Vivienda (EMVIPSA)



Localización de las promociones municipales de Vivienda Protegida. Núcleo de Torre del Mar  
 Periodo 2005-2009. Color rojo: VP ejecutada; Color verde: VP sin ejecutar

Debe indicarse, por último, que la Revisión del P.G.O.U./96 atenderá en su modelo urbanístico la demanda de vivienda protegida, de acuerdo con lo previsto en la LOUA 2/2.012, y en función de las inscripciones registradas en el Registro Municipal de Demandantes de VP, lo que permitirá adecuar la programación del nuevo uso residencial de VP a las necesidades reales del municipio.

**2.1.4. EL ESPACIO INDUSTRIAL Y LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS**

**2.1.4.1 El suelo existente destinado a usos de carácter industrial y actividades económicas.**

En relación al suelo de uso industrial actualmente existente en el municipio, éste atiende a una consolidación de los suelos provenientes tanto de las Normas Subsidiarias de 1.983, como del propio PGOU/96 vigente y de las innovaciones de este último.

Es de significar que el carácter mixto socioeconómico del municipio, donde la producción agrícola

con sus nuevas orientaciones y natural evolución, toma cada día más relevancia respecto a la configuración de un tejido productivo industrial el uso agroalimentario que además convive con distintas configuraciones industriales heredadas.

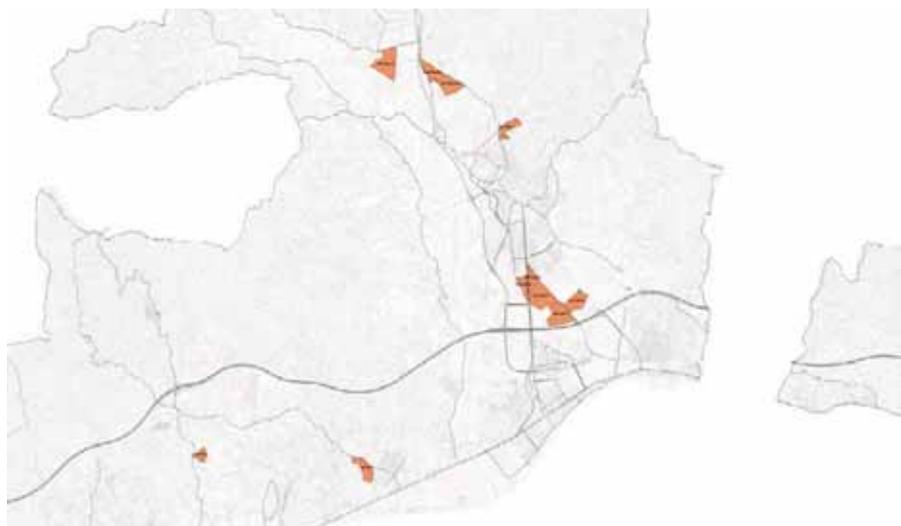
Este municipio dispone de suelos productivos industriales fundamentalmente dispuestos al sur del núcleo de Vélez-Málaga, como una disposición periférica heredada de la configuración primitiva de estos usos, pero también se disponen los nuevos tejidos industriales de gran entidad al norte del mismo (junto al núcleo del Trapiche); véase el Parque Tecnológico y el sector de Trops y Xarqui.

La vertebración posterior del municipio, mediante la autovía que atraviesa el triángulo territorial Vélez-Torre-Caleta (ciudad compacta), además de su eje norte-sur (Avda Juan Carlos I), ha desembocado en la localización central de los suelos industriales tradicionales antes periféricos, respecto de esta ciudad compacta.

Dicho esto, se ha terminado configurando una "fachada" a la Avda Juan Carlos I de usos eminentemente comerciales o industriales-escaparate, que precisarán de una actuación estratégica para su reconversión; de modo que ha dejado para el interior de estos sectores los usos más relacionados con la industria propiamente dicha.

Como resumen de los sectores industriales que se encuentran en el término municipal actualmente, provenientes de todo el bagaje anterior, se concentran en:

ENTIDAD TERRITORIAL	SECTOR	SUPERFICIE (m²)
CIUDAD COMPACTA	SUO.VM-14 (RT) "La Pañoleta"	108.640
	SUO.VM-15 (RT) "Camino del Higueral I"	209.350
	SUO.VM-17 "Camino del Higueral"	166.890
	SUO.VM-18 "Camino de Torrox II"	125.960
	SUO.VM-I.3 "Finca Los Zamoranos"	86.253
LITORAL OESTE	SUO.P-1 "Polígono Industrial Cajíz"	48.200
	SUS.A-5 "industrial"	103.422
INTERIOR	SUO.TRA-1SUR "Parque Tecnológico"	178.709
	SUO.TRA-3-S2 "Sat Trops"	122.738
	SUS.TRA-3-S1 "Xarqui"	97.777
LITORAL ESTE	-	-
	TOTAL	1.247.939



De todos estos sectores y a los efectos de reconocer el grado de ejecución y nivel de desarrollo del planeamiento municipal en relación con los usos industriales, podemos concluir que se encuentran con un desarrollo completo del planeamiento el 83,87% de los suelos previstos (todos a excepción del SUS.A-5 Y SUS.TRA-3-S1), en tramitación se encuentran en 8,29% (SUS.A-5) y un 7,84% (SUS.TRA-3-S1) se encuentran sin desarrollo.

Simultáneamente, de entre estos sectores se encuentran con la urbanización ultimada un 60,41% (todos a excepción del SUS.A-5, SUO.VM-17, SUO.VM-18 Y SUS.TRA-3-S1) , con urbanización en ejecución se

encuentran el 10,09% (SUO.VM-18) y finalmente un 29,5% (SUS.A-5, SUO.VM-17 Y SUS.TRA-3-S1) sin iniciar urbanización.

Como dato relevante es necesario resaltar que de todos los suelos urbanizables del municipio recogidos ya en el Expediente de Adaptación a la LOUA – 12.228.530 m<sup>2</sup>- (unos como suelos urbanizables del propio PGOU/96 y otros fruto del desarrollo de sectores en SUNS, o bien, innovaciones aprobadas con posterioridad al PGOU/96), la superficie de suelo industrial representaba el 10,21% del total.

A los efectos de reconocer un nuevo horizonte en la configuración de un nuevo tejido industrial, es necesario afianzar las fortalezas sobre el que se sustenta. La industria a la que hacemos referencia es la industria ligada a los recursos del suelo productivo de Vélez-Málaga que cada vez más precisa de un posicionamiento en el sector agroalimentario asociado tanto a los recursos pesqueros como a los agrícolas subtropicales. Así se ha conformado ya el Parque tecnolimentario que debe dotarse de la localización en él de industrias agroalimentarias de peso, así como el sector de Trops y Xarqui, conformado como una gran plataforma de subtropicales del municipio.

Por otro lado, y dada la gran cantidad de empresas asociadas al cultivo de subtropicales, se debe atender tanto a las necesidades de implantación de un primer nivel, como de manufactura del producto y también de la distribución y logística del mismo, a través de la potenciación de la plataforma de transporte.

Dicho esto, se encuentra en tramitación una Modificación Puntual de Elementos que fundamenta el hecho diferenciador del municipio como lugar idóneo para la distribución logística de sus productos y los de la Axarquía, a través de un Centro Logístico y de Transportes sustanciado por la red de carreteras que fortalecen al municipio. Asimismo se reconocen diversas plataformas de transportes de camiones dispersas por el territorio que encontrarían en el CLT su lugar idóneo de relocalización.

Por último, y en referencia al sector de los tejares, hay que hacer un análisis profundo del mismo, antes de reconocer la realidad actual.

Históricamente la producción de cerámicas asociadas a la construcción de Vélez-Málaga ha supuesto un sector productivo importante del municipio y de toda la comarca de la Axarquía. En los últimos tiempos, debido a la profunda crisis asociada a la construcción, el sector se ha visto abocado a una gran merma en las empresas dedicadas a dicha producción, no sin antes haber realizado muchas de ellas una adaptación de sus instalaciones a las exigencias ambientales de las nuevas reglamentaciones.



El ámbito de Tejares ya se reconocía, como lugar donde se encontraban implantadas las industrias

tejareras del municipio, en el PGOU/96, sometiéndolas a un Plan Especial en Suelo No Urbanizable. Dicho documento no se redactó como tal, sino que se elaboró una Modificación Puntual de Elementos circunscrito efectivamente al ámbito que realmente contenía tejares con el objetivo de la transformación del suelo a un suelo urbanizable sectorizado sometido a una ordenación posterior mediante un PPO, pero que aún se encuentra en trámite.

En relación al suelo de actividades económicas actualmente existente en el municipio, éste atiende a una implantación de dichos usos a lo largo del tiempo.

La actividad comercial del municipio se produce de forma tradicional en los núcleos urbanos de Torre del Mar y Vélez-Málaga a través de sus mercados de abastos y de las zonas comerciales abiertas.

En Vélez-Málaga además se implementa con el mercado de mayoristas que realiza una actividad de distribución del producto hortofrutícola al por mayor.

No obstante, complementando la oferta comercial se dispone del Centro Comercial El Ingenio, situado en el centro de la "ciudad compacta", que ejerce de foco comercial de la Axarquía, tomando por tanto, un carácter supramunicipal que lo hace merecedor de unas dinámicas de funcionamiento basadas en la red de comunicaciones.

Además se producen un día por semana, en los núcleos del término municipal actividades comerciales ambulantes en espacios públicos (usualmente plazas, calles y alrededores).

Actualmente existe en tramitación una Modificación de Elementos, que pretende dar respuesta a una demanda de comercio de medianas, cuyas empresas desean implantarse en los lugares cercanos a la autovía y eje de la carretera del Arco, como adición de la oferta comercial comarcal que representa el CC El Ingenio.

#### 2.1.4.2 Tipologías de las edificaciones

El P.G.O.U./96 regula la actividad industrial mediante los artículos 296 y siguientes de la Normativa Urbanística (BOP 05/02/2.001), mediante la siguiente definición:

*Comprende esta calificación los polígonos procedentes del planeamiento parcial específicamente dedicados a actividades secundarias (industriales y almacenamiento) y terciarias, que en su mayor parte conforman la actual zona industrial.*

*Asimismo esta calificación recoge las piezas del Suelo Urbano dedicadas a las antedichas actividades que presentan la suficiente entidad y vigencia como para ser reconocidas y deslindadas como tales dentro de la trama urbana en que se encuentran enclavadas.*

El artículo 297 define cuatro sub-zonas en las que se divide el espacio industrial, y ello con referencia a su mayor o menor compatibilidad uso con las zonas residenciales del municipio, y por otra parte por el tamaño o dimensión física del tipo de actividad industrial. Estas sub-zonas se denominan:

- IND 1: **"Industria en Suelo Residencial"**. Se trata de piezas del Suelo Urbano dedicadas a actividad industrial compatible con viviendas integradas en una trama de uso residencial dominante.
- IND 2: **"Industria Escaparate"**. Zonas industriales situadas a lo largo de segmentos de las principales vías de comunicación con capacidad para configurar importantes fachadas urbanas.
- IND 3: **"Industria pequeña y media"**. Polígonos específicamente industriales caracterizados desde el punto de vista de la Ordenación urbanística por el tamaño de la parcelación, no superior a los 3.000 m<sup>2</sup>.
- IND 4: **"Industria pesada"**. Enclaves o polígonos específicamente industriales caracterizados desde el punto de vista de la Ordenación urbanística por el tamaño de la parcela, superior a los 3.000 m<sup>2</sup>.

Debe indicarse que por Acuerdo del Pleno de la Corporación Municipal de Vélez-Málaga adoptado el día 6 de Julio de 1.998, se tramitó y aprobó una modificación del artículo 300 "Condiciones de Ordenación y Edificación en la "Industria Escaparate" IND-2, con objeto de que pudieran tener una aplicación más clara con relación a la actividad.

##### La tipología arquitectónica del Uso Industrial

Este esquema regulador de las subzonas ha dado lugar a diferentes tipos de edificios de uso industrial, lo que se ha reflejado en los polígonos industriales que provenían de las anteriores NNSS/1983, Polígono de "La Pañoleta" ó "Camino del Higueral", con referencia a las nuevas actuaciones derivadas del PGOU/96, como ha sido el polígono de la zona Norte del núcleo de Vélez Málaga "Finca Zamorano".



Imagen (punto rojo) Polígono Industrial "La Pañoleta"

Con respecto al tipo de ordenación de la tipología arquitectónica aplicable a los usos industriales la normativa urbanística del P.G.O.U./96 presenta estas características:

**Parcela mínima:**

Varía ente una superficie mínima de 300 m<sup>2</sup>s hasta 3.000 m<sup>2</sup>s para la industria pesada.

**Longitud mínima de fachada:**

Varía entre 10 mt. y 20 mt., según la sub-zona

**Edificabilidad neta máxima:**

Varía entre 1,16 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s hasta un máximo de 1,25 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s

**Ocupación máxima por Plantas:**

Se determina en todos los casos de 100 % en Planta Baja y 40% en Plantas Altas, salvo en la subzona de industria Escaparate IND-2 que se fija un único parámetro del 60% de la parcela neta para todas las plantas.

**Altura máxima:**

Varía entre un mínimo de 12 mts hasta un máximo de 15 mts, existiendo una excepcionalidad por motivos derivados de las características específicas de la actividad, permitiéndose alcanzar un máximo de 20 mts justificadamente.

**Alineaciones:**

La edificación deberá separarse del viario público en el caso de industria escaparate entre 10 mts y 5 mts, según el tipo de vía pública, pero podrá alinearse a calle en el caso de sub-zona IND-1 "Industria en Suelo Residencial", donde en función del entorno urbano consolidado podrá alinearse al vial público, ó bien separarse del mismo debiendo cuidarse el espacio de transición entre la calle y la edificación.

**La adecuación de la normativa de Uso industrial**

La Revisión del P.G.O.U./2014 mantendrá la normativa que regula las zonas de uso industrial que se encuentren consolidadas o en fase de consolidación. No obstante, en los nuevos espacios destinados a actividades no compatibles con la residencia se atenderá a definir los espacios de transición entre la edificación y el perímetro de sus linderos, de tal forma que se facilite la operatividad urbana del polígono con referencia a su movilidad, estacionamiento de carga y descarga y accesibilidad con relación al viario exterior.

### 2.1.4.3 El Transporte de Mercancías

La movilidad de mercancías tiene una de sus bases en el Transporte por carretera, a pesar de que se han tratado de articular políticas alternativas, de carácter intermodal, con objeto de equilibrar los distintos modos de transporte (carretera, marítimo, ferrocarril y aéreo), si bien esto lógicamente se encuentra en función de las relaciones de articulación territorial que existan en cada municipio.

En el caso de Vélez Málaga el movimiento de mercancías con Europa y el Norte de África se realiza mediante las distintas empresas de transporte, que se encuentran localizadas en su término municipal.

El incremento del sector agropecuario de las plantaciones de sub-tropicales, junto al propio crecimiento urbano-territorial de la Costa Oriental de la provincia de Málaga, ha supuesto un importante desarrollo de empresas dedicadas a la actividad del transporte (Cotravelma, Velmatrans, Transmarfil,...).

La localización de las plataformas de camiones de estas empresas se ha venido realizando en diferentes localizaciones del Suelo No Urbanizable, lo cual ha producido algunas afecciones ambientales e inadecuación de la operatividad logística para el movimiento de mercancías.

En este sentido, la Junta de Andalucía inició en los años 90 un proceso para constituir una Red Logística de Transportes, que tenía en las ciudades principales (Sevilla y Málaga) sus primeras actuaciones. Esto dio lugar a que se construyeran sendos ámbitos, a modo de Centro de Transportes, que permitieran ofertar una zona destinada al establecimiento de las empresas del sector del transporte y la logística, para el desarrollo de sus actividades junto a la prestación de servicios al transporte. Y ello de acuerdo con el contenido de la Ley 5/2.001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Actualmente en el municipio, existe una iniciativa de una empresa constituida por nuevos y antiguos transportistas que han suscrito un convenio de planeamiento y gestión urbanística, según lo previsto en la LOUA 2/2.012, presentado un proyecto urbanístico para la ejecución de un Centro Logístico de Transportes, localizado junto al semientlace Vélez-Caleta de la Autovía A7.

## 2.1.5 EL ESPACIO COMERCIAL.

### 2.1.5.1. Los ámbitos del comercio tradicional.

El comercio, como actividad es un elemento dinamizador de la actividad humana, suponiendo su localización, importancia y proporción, un indicador estructural para cualquier municipio.

En el término municipal de Vélez-Málaga se identifica la especialización en los servicios dado su marcada incidencia en relación con el resto de sectores productivos, lo cual reconfirma el marcado perfil turístico del municipio, sin menoscabo de las actividades relacionadas con la agricultura y la pesca (representada en el sector del transporte).

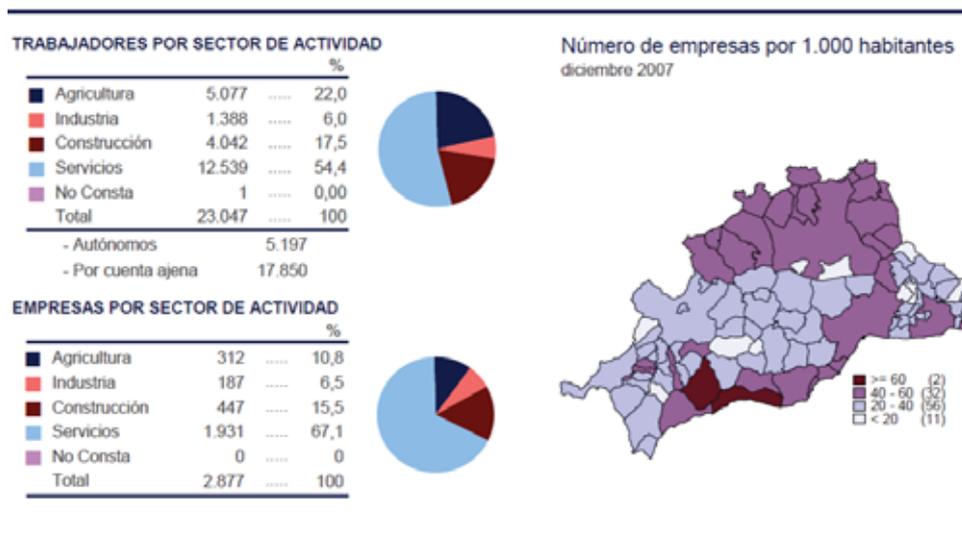
#### ESTABLECIMIENTOS POR SECTOR DE ACTIVIDAD

SECTOR	VÉLEZ-MÁLAGA	%	PROVINCIA. MÁLAGA	%	ANDALUCÍA	%
<b>CONSTRUCCIÓN</b>	526	10,39	12.454	10,79	52.243	9,99
<b>INDUSTRIA</b>	319	6,3	6.046	5,24	40.184	7,69
<b>SERVICIOS</b>	4.216	83,3	96.878	83,97	430.348	83,32
<b>TOTAL AÑO 2.013</b>	5.061	100	115.378	100	522.775	100

FUENTE: INFORME ARGOS DICIEMBRE 2.013 DE ÁREA ESTADÍSTICA MUNICIPAL.

SECTOR DE ACTIVIDAD AÑO 2.012	NÚMERO DE EMPRESAS
<b>INDUSTRIA</b>	228
<b>CONSTRUCCIÓN</b>	637
<b>COMERCIO, TRANSPORTE Y HOSTELERÍA</b>	2.267
<b>INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES</b>	48
<b>ACTIVIDADES FINANCIERAS Y DE SEGUROS</b>	133
<b>ACTIVIDADES INMOBILIARIAS</b>	161
<b>ACTIVIDADES PROFESIONALES</b>	631
<b>EDUCACIÓN, SANIDAD Y SERVICIOS SOCIALES</b>	313
<b>OTROS SERVICIOS PROFESIONALES</b>	352
<b>TOTAL</b>	<b>4.770</b>

FUENTE : INE 2.012



TRABAJADORES Y EMPRESAS POR SECTOR DE ACTIVIDAD.(2.007)  
 FUENTE: MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL. TESORERÍA GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL.

Siendo el comercio y los servicios, un agente que necesariamente es referente respecto al dinamismo de una zona determinada del territorio, deberemos abordar una primera evaluación económica de la zona utilizando variables como el parque de vehículos, entidades bancarias, establecimientos, líneas ADSL y renta per cápita.

ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES	2010	2011
<b>Total</b>	<b>2.322</b>	<b>2.336</b>
Comercio al por mayor e intermediarios	417	427
Comercio al por menor	1.905	1.909
<b>Comercio al por menor de alimentación, bebidas y tabaco</b>	<b>448</b>	<b>470</b>
Frutas, verduras, hortalizas y tubérculos	24	25
Carnes, despojos, huevos, aves, conejos, caza	62	62
Pescados y otros productos de la pesca	47	53
Pan, pastelería, confitería y productos lácteos	70	72
Vinos y bebidas de todas clases	2	1
Labores de tabaco y productos de fumador	28	31
Productos alimenticios y bebidas en general	215	226
<b>Comercio al por menor de productos no alimenticios</b>	<b>1.147</b>	<b>1.147</b>
Textil, confección, calzado y artículos de cuero	297	286
Productos farmacéuticos, droguería, perf. y cosmética	120	120
Equipamiento hogar, bricolaje, constr. y saneamiento	347	326
Vehículos terrestres, accesorios y recambios	120	132
Combustible, carburantes y lubricantes	33	33
Bienes usados (muebles y enseres de uso doméstico)	2	4
Instrumentos musicales y accesorios	2	1
Otro comercio al por menor	226	245
<b>Comercio al por menor mixto y otros</b>	<b>310</b>	<b>292</b>
Grandes almacenes	0	1
Hipermercados	1	1
Almacenes Populares	3	4
Resto	306	286

En Vélez-Málaga nos encontramos con un número aproximado de 2.336 actividades comerciales minoristas las cuales, aunque se ha producido un incremento de la población en los últimos diez años, no han crecido con respecto a ello significativamente, lo cual supone un cierto estancamiento.

Para el análisis del sector comercial, uno de los estudios actuales y concretos que existen en la materia es el de la Asociación de Comerciantes de Vélez Málaga (ACEV) relativo al estudio de mercado para la implantación de un centro comercial abierto en el municipio. Lógicamente, este estudio se centra principalmente en el núcleo de Vélez Málaga, si bien es necesario contextualizarlo con los datos de comercio de Torre del Mar, con un peso específico importante, dado su marcado perfil turístico y de servicios.

La zona que inicialmente se ha delimitado para el centro comercial abierto de Vélez-Málaga ha sido:



En este espacio se producen la mayor parte de los hábitos comerciales de los consumidores del núcleo de Vélez, sustentando el 62,1% de las compras en esa zona y su entorno inmediato, dejando para el comercio de barrio el 16% y otro 16% para el Centro Comercial de El Ingenio.

En otros espacios del término municipal los datos son que únicamente el 19,4% de las compras las realizan en este centro comercial abierto, siendo Torre del Mar el núcleo más visitado con un 32,3%, seguido de un 32,2% del consumo en el CC El Ingenio.

En el caso del análisis en el núcleo de Torre del Mar nos basamos en un estudio de viabilidad para la implantación de un centro comercial abierto allí, impulsado por ACET (Asociación de Comerciantes de Torre del Mar). Dicho estudio se basa fundamentalmente en la identificación de las isocronas de 30 minutos de desplazamiento, concluyendo que el área potencial de mercado podía oscilar en torno a un 23,2% de población (52.517 consumidores potenciales relativos a una población de influencia de 226.055).

La zona que inicialmente se ha delimitado para el centro comercial abierto de Torre del Mar, o centro de comercio denso ha sido la que se muestra gráficamente a continuación, conformándose por 947 establecimientos, de los que el 38,3% lo son comerciales en sentido estricto, excluyéndose la hostelería, restauración y servicios. Ésta supone un 24% del total, mostrando el marcado carácter turístico y de servicios de este núcleo. De entre las calles comerciales la que se considera más representativa es la calle del Mar, siendo la fachada al Paseo Marítimo y al de Larios de mayor concentración de establecimientos hosteleros y de restauración.



### 2.1.6.1 Localización y tipologías de las instalaciones destinadas al alojamiento turístico

La legislación turística de Andalucía define en su artículo 10 "las acciones de ordenación y fomento" que deben llevarse a cabo mediante el impulso de una serie de actuaciones públicas y privadas, entre las que cabe destacar, con relación a la planificación urbana, las siguientes:

- c) **El desarrollo turístico sostenible en el medio rural y litoral** basado en las características diferenciales del territorio.
- d) **El uso eficiente y sostenible del suelo como recurso**, destinando los espacios más idóneos para un uso turístico a la implantación de aquellas actividades susceptibles de generar mayor nivel de empleo y valor añadido en la economía local.
- e) **La preservación y, en su caso, mejora del atractivo de los espacios culturales o naturales** objeto de frecuente visita turística, facilitando su transitabilidad y la comprensión de los valores que los caracterizan y manteniendo su especificidad y su integridad ambiental.
- f) **La mejora de la calidad de la urbanización de los espacios en los que se desenvuelve la estancia de las personas turistas**, con el fin de potenciar su dotación con equipamientos específicos.

Estas acciones suponen en la ordenación urbano-territorial de un municipio, la identificación en el modelo de los planes generales de aquellos elementos que contribuyen a orientar las tendencias hacia un objetivo que aporte una mayor calidad al destino turístico.

En el caso del municipio de Vélez Málaga existen tres espacios que se identifican con estas acciones, y que su localización puede expresarse sintéticamente en lo siguiente:

1. EL ESPACIO NATURAL Y RURAL, que permite identificar la morfología y el contraste territorial del municipio, junto a las actividades agrícolas que, según el tipo de explotación, son el soporte de la calidad ambiental del paisaje de Vélez Málaga.
2. EL ESPACIO LITORAL, como ámbito de una gran fragilidad ambiental, donde la continua ocupación por una urbanización extensiva y desestructurada, que proviene de los años 70, sólo aporta una cierta devaluación turística al recurso natural de la playa.
3. EL ESPACIO URBANO, donde el Centro Histórico de Vélez Málaga constituye la principal referencia patrimonial de la historia del lugar, que aún se mantiene viva.

La valoración y conservación de estos espacios tiene en el Plan General de Ordenación Urbanística una parte de su identificación, ya que puede contribuir a su puesta en valor como "ámbitos de atractivo turístico", y ello tiene una importante relación con la utilización de los mismos por la población, sea de residentes y/o vacacional, ya que el comportamiento cívico revela la estimación de cada sitio.

#### Instalaciones destinados al alojamiento turístico

Desde un punto de vista informativo, y consultados los tipos de instalaciones que permiten el alojamiento temporal (2011), el municipio de Vélez Málaga ocupa el 9º puesto entre los municipios litorales de la provincia de Málaga, que concentran el 80% de las plazas de alojamiento de la provincia. No obstante, con referencia al alojamiento hotelero, el municipio sólo oferta 978 plazas que con relación a Torremolinos, con una oferta de 19.707 plazas, se revela una importante diferencia del desarrollo turístico que se ha producido.

Debe indicarse que una de las causas de la débil oferta hotelera con referencia a otros municipios de la Costa del Sol, se revela en el desequilibrio que ha supuesto, y supone aún, "el alquiler no reglado de viviendas" para uso temporal ó vacacional. Esta apreciación, que fue estudiada durante la elaboración del Plan de Ordenación del Territorio "Costa Oriental\_Axarquía" POTAX.2006, constituye una de las asignaturas pendientes para promover la localización de instalaciones hoteleras en Vélez Málaga. Aunque este será un proceso que deberá madurar en el tiempo, siempre que se trabaje con referencia a la mejora ambiental y de servicios turísticos (culturales, deportivos, ....) del municipio.

Y sin embargo, por el contrario, el dato de plazas de Campamentos de Turismo, o instalaciones de Campings, con una oferta total de 2.990 plazas, expresa que el municipio de Vélez Málaga es el segundo de la provincia, siguiendo al municipio de Marbella.

Este tipo de alojamiento turístico más ligado al medio natural de la playa o el campo pone en evidencia que uno de los atractivos del municipio se encuentran en el medio natural ó rural. Y quizás por ello, el Turismo Rural de Vélez Málaga, con una oferta de 109 plazas en viviendas de alojamiento rural, sólo es superada por el municipio de Nerja entre los municipios litorales.

### **Del planeamiento urbano a la ordenación territorial**

El vigente P.G.O.U./96 en su artículo 308 expresa que: *“las instalaciones hoteleras, por su doble carácter de equipamiento e infraestructura turística constituyen elementos de especial relevancia, en un municipio que basa gran parte de su economía en este sector productivo”*.

Y en este sentido, determinaba mediante una Ordenanza Hotelera, que posteriormente fue modificada para adaptarla a la existente en otros municipios, con objeto de fomentar la localización de nuevas instalaciones, sin embargo el resultado que salvo en el caso del núcleo urbano de Torre del Mar, existe una escasa oferta de alojamiento hotelero de cuatro ó cinco estrellas.

Cuando se aprueba el P.O.T.AX. en 2.006, se plantea la localización de ámbitos específicos denominados “Zonas de Dinamización Turística”, como una alternativa territorial al desequilibrio existente entre la oferta hotelera y la oferta no reglada de apartamentos, los cuales provienen en gran medida de la temporalidad característica del visitante vacacional.

En el tiempo transcurrido, al no haberse producido la adaptación del PGOU/96 al Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (2006), no ha permitido profundizar en las capacidades reales de esos ámbitos para una ordenación que permita una gestión sostenible en el tiempo.

En julio/2013 con la aprobación e inicio de la tramitación del Plan del Corredor Litoral de Andalucía (PPCL), dos de las zonas indicadas se encuentra afectadas por la protección del suelo, lo que lógicamente conduce a reorientar hacia los núcleos urbanos de Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez, como una “Ciudad Compacta en formación”, las posibilidades de reservar ó calificar suelos específicos para la localización de alojamientos hoteleros que eleven la calidad de servicios turísticos.

#### **2.1.6.2 Planes Turísticos**

Cada vez va calando más la idea de que la calidad turística de un lugar está en consonancia con el nivel de calidad urbana del espacio público, con relación a los propios servicios turísticos. En este sentido, la Costa del Sol ha sido el destino de una inversión pública, que proviene de la Unión Europea, cuyo objetivo es la cualificación turística de las instalaciones, pero también del espacio público y de las playas.

En este sentido, la propia Ley 13/2011 del Turismo de Andalucía, en su artículo 15, define las condiciones de los Planes Turísticos de Grandes Ciudades, cuyo objetivo es la puesta en valor de los recursos turísticos, la adecuación del medio urbano a la accesibilidad universal, así como el fortalecimiento de la competitividad del sector turístico local.

Si bien este instrumento de difusión y sensibilización de la oferta turística está planteado para las ciudades con más de cien mil habitantes, en el caso de Vélez Málaga, reconocido recientemente como “Municipio de Gran Población”, localizado en la zona central de la Costa Oriental de Málaga, parece conveniente que pueda impulsar el sector turístico mediante un plan específico de difusión, que le permita orientar inversiones públicas que refuercen su papel geoestratégico. Es por ello que en la fase de participación pública del AVANCE deberían aportarse propuestas concretas que permitan trabajar en esa línea.

#### **2.1.7.1. Los yacimientos arqueológicos y ámbitos de protección.**

El Patrimonio Arqueológico es definido en la Ley de P.H.E. y la Ley de P.H.A. como *todo bien susceptible de ser estudiado a través de metodología arqueológica*. Como manifiesta la Ley de PHA, se podrá declarar Zona de Servidumbre Arqueológica aquellos espacios claramente determinados en que se presume fundamentadamente la existencia de restos arqueológicos de interés y se considere necesario adoptar medidas cautelares.

La relevancia del municipio de Vélez-Málaga a lo largo de la historia, especialmente en la Antigüedad y en la Edad Media, ha favorecido la conservación de restos arqueológicos relacionados con centros urbanos e industriales, como zonas de enterramientos de un gran valor histórico.

Nuestro Patrimonio Arqueológico se relaciona con la creación de los antiguos centros urbanos fenicios y romanos que se desarrollaron en la zona costera y, muy posteriormente, a los orígenes de la ciudad medieval de Vélez Málaga y sus correspondientes alquerías, que conformaron un singular modelo de explotación agrícola del territorio.

Así pues, la relevancia del municipio de Vélez-Málaga a lo largo de la historia, especialmente en la Antigüedad y en la Edad Media, ha favorecido la conservación de restos arqueológicos de un gran valor histórico. Pero el desarrollo y la ampliación urbana de los diferentes núcleos del municipio, afecta a estos bienes arqueológicos y de ahí surge la necesidad de adquirir el conocimiento necesario para una mejor protección de esos bienes culturales.

De las Zonas de Protección Arqueológica debemos destacar la singularidad de los espacios relacionados con los ámbitos urbanos y funerarios de los antiguos asentamientos fenicios que se localizan en el ámbito de la desembocadura del río Vélez (Toscanos, Cerro del Mar, Alcarón, Cerro del Peñón, Jardín, ...) y Algarrobo (Las Chorreras, Mezquitilla, ...) que se encuentran declarados como Bien de Interés Cultural (B.I.C.).

Este "Territorio Fenicio" costero es uno de los mejores conocidos y explorados de la Península, gracias a las investigaciones iniciadas hace unos cincuenta años por el Instituto Arqueológico Alemán y, más recientemente, por el Dpto de Arqueología del Ayuntamiento de Vélez-Málaga. Ello significa que los datos arqueológicos obtenidos en esta zona pueden reflejar una situación mucho más cercana a la realidad, sobre las colonias fenicias y sus territorios, que los procedentes de otras regiones de Occidente.

Con independencia de la protección de la que gozan algunas zonas arqueológicas y conjuntos, así como sus entornos, existen otras zonas de interés singulares susceptibles de ser protegidos en el término municipal sobre los que esta R.P.G.O.U./14 tiene la intención de catalogar y establecer para ellos un régimen de protección específico. Todos ellos serán recogidos en el catálogo de **Zonas Arqueológicas Protegidas** con la siguiente denominación, estén o no declarados expresamente como B.I.C. Por la Comunidad Autónoma:

TIPO A: De esta forma reciben una protección integral aquéllas zonas susceptibles de preservación completa.

TIPO B: Una protección de rango inferior aquélla que precisará de la realización de sondeos previos a cualquier desarrollo o movimiento de tierras y

TIPO C: Una protección aún más comedida, con exigencia de vigilancia arqueológica en el desarrollo de los movimientos de tierra.

A continuación se enumeran los yacimientos Y ZONAS arqueológicas, según sus tipos y diferenciando además si han sido declarados B.I.C. o no.

ENTIDAD TERRITORIAL	Núcleo	SEGÚN TIPO PROTECCIÓN	DECLARACIÓN BIC	Denominación	
CIUDAD COMPACTA	VM	TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	ZONA ARQUEOLÓGICA DEL CAMINO REMANENTE	
		TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	ZONA PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA ERMITA DE NUESTRA SRA DE LOS REMEDIOS	
		TIPO B(SONDEO)	CONJUNTO HISTÓRICO BOJA 23/04/2.007	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA CONJUNTO PEPRI	
		TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA CAMINO DE LA VEGA/CAMINO EN MEDIO	
		TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA LOS ALGARROBEÑOS	
		TIPO C(VIGILANCIA)	SIN DECLARACIÓN	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA ANTIGUO CAMINO DE MÁLAGA	
		TIPO C(VIGILANCIA)	SIN DECLARACIÓN	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA CERCA DE LAS CAMPIÑUELAS	
	TM	TIPO A(P. INTEGRAL) Y B (SONDEO)	MONUMENTO BOE 29/06/1.985 Y SIN DECLARACIÓN DE LA ZONA ARQUEOLÓGICA	ANTIGUO CASTILLO DE TORRE DEL MAR Y ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA DEL MISMO	
		TIPO A(P. INTEGRAL)	SIN DECLARACIÓN	NECRÓPOLIS FENICIA CASA DE LA VIÑA	
		TIPO A(P. INTEGRAL) Y B (SONDEO)	ZONA ARQUEOLÓGICA BOJA 18/11/2.008	DESEMBOCADURA DEL RÍO VÉLEZ (PLAYA FENICIA)	
		TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA LA BARRANCA	
		TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA CASA DE LA VIÑA	
		TIPO B(SONDEO)	ZONA DE SERVIDUMBRE ARQUEOLÓGICA BOJA 28/05/2.009	ESPACIO SUBACUÁTICO DE LA DESEMBOCADURA DEL RÍO VÉLEZ	
	CAL	TIPO C(VIGILANCIA)	SIN DECLARACIÓN	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA CASA DE VIÑA	
		TIPO B(SONDEO)	ZONA DE SERVIDUMBRE ARQUEOLÓGICA BOJA 28/05/2.009	ESPACIO SUBACUÁTICO DE LA DESEMBOCADURA DEL RÍO ALGARROBO	
	LITORAL OESTE	B	TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	ZONA ARQUEOLÓGICA CORTIJO LOS BALCONES
			TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA DE CHAUCHILLA
LITORAL ESTE	L_M	TIPO A(P. INTEGRAL)	MONUMENTO BOE 29/06/1.985	CASTILLO DE LAGOS	

		TIPO A(P. INTEGRAL)	ZONA ARQUEOLÓGICA BOJA 06/07/2.009	PECIO DE LA MEZQUITILLA
		TIPO A(P. INTEGRAL)Y B (SONDEO)	ZONA ARQUEOLÓGICA BOJA 2/06/2.010	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA DE LAS CHORRERAS
		TIPO A(P. INTEGRAL)	SIN DECLARACIÓN	ZONA PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA TUMBAS FENICIAS DE LAGOS
		TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	ZONA PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA DE LAGOS
		TIPO C(VIGILANCIA)	SIN DECLARACIÓN	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA CERRO DE PULGARÍN
		TIPO C(VIGILANCIA)	SIN DECLARACIÓN	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA DE LAGOS
		TIPO C(VIGILANCIA)	SIN DECLARACIÓN	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA COLINA DE SAN SEBASTIÁN
INTERIOR	ALMAYATE	TIPO A(P. INTEGRAL)	SIN DECLARACIÓN	ZONA PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA ALQUERÍA ALMAYATE ALTO
		TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA CERCA NIEBLA
		TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA ALQUERÍA DE ALMAYATE ALTO
	TRIUNFO	TIPO A(P. INTEGRAL)	SIN DECLARACIÓN	HORNO ROMANO PEDRO GÓMEZ
		TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	ZONA DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA DE LA ALQUERÍA DE CASAMAU
	CAJIZ	TIPO A(P. INTEGRAL)	SIN DECLARACIÓN	NECRÓPOLIS DE BENADALID
		TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	DESPOBLADO CORTIJO LOS ARANDA
		TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	DESPOBLADO DE BENADALID
		TIPO B(SONDEO)	SIN DECLARACIÓN	DESPOBLADO DE LAS MEZQUITAS

### 2.1.7.2. La ciudad histórica de Vélez Málaga y los asentamientos litorales.

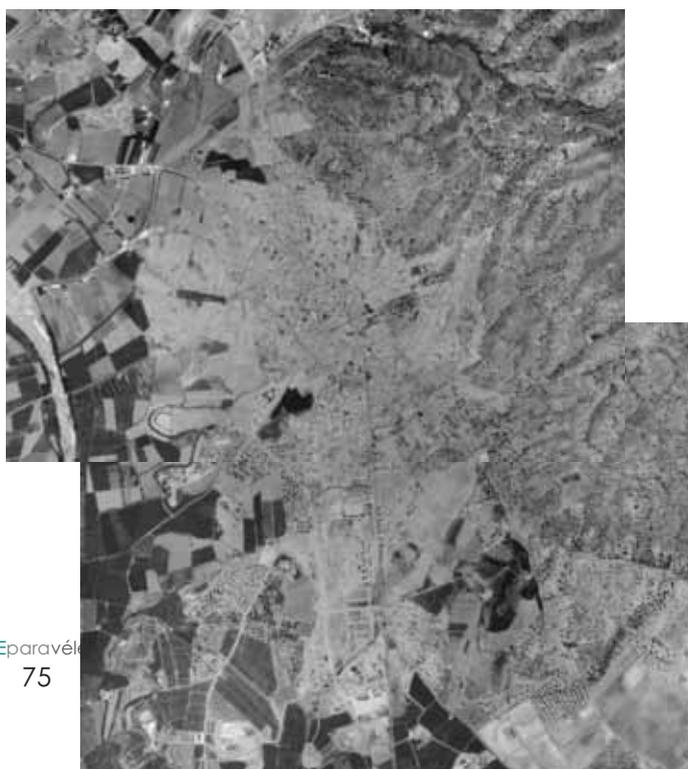
El municipio de Vélez Málaga presenta un desarrollo histórico excepcional que subraya la importancia de **su ciudad y sus diferentes núcleos** pedaneos más singulares (Torre del Mar, Caleta de Vélez, Almayate, Benajarafe, Valle Niza, Chilches, Lagos y Triana) a lo largo de la historia, desde la antigüedad hasta el siglo XX, ejerciendo un papel fundamental dentro de la Provincia de Málaga, de Andalucía y de España, de *doble vertiente*:

como urbe y territorio estratégico  
y como capital de la comarca de la Axarquía,

El papel que hoy juega Vélez Málaga viene determinado desde siglos de historia, en su función como núcleo estratégico económico y político de la comarca de la Axarquía, tanto en la vertiente agrícola como turística, definido tras diferentes hitos de gran relevancia histórica.

Ya en el **siglo XIII**, junto a la ciudad existían **núcleos rurales (alquerías)** que se convirtieron en los núcleos humanos fundamentales para la explotación agrícola del medio, como son Almayate, Benamocarra, Benajarafe, Pedupel, Benadalid, Cajiz, Iberos, Iznate, Torrentes, Alcaláin, etc., que se concentran especialmente en la zona occidental. La mayoría de estos asentamientos serán la base de los actuales núcleos urbanos que existen en el término municipal de Vélez Málaga.

IMÁGENES AÉREAS DE VÉLEZ-MÁLAGA EN 1.956 Y 1.977



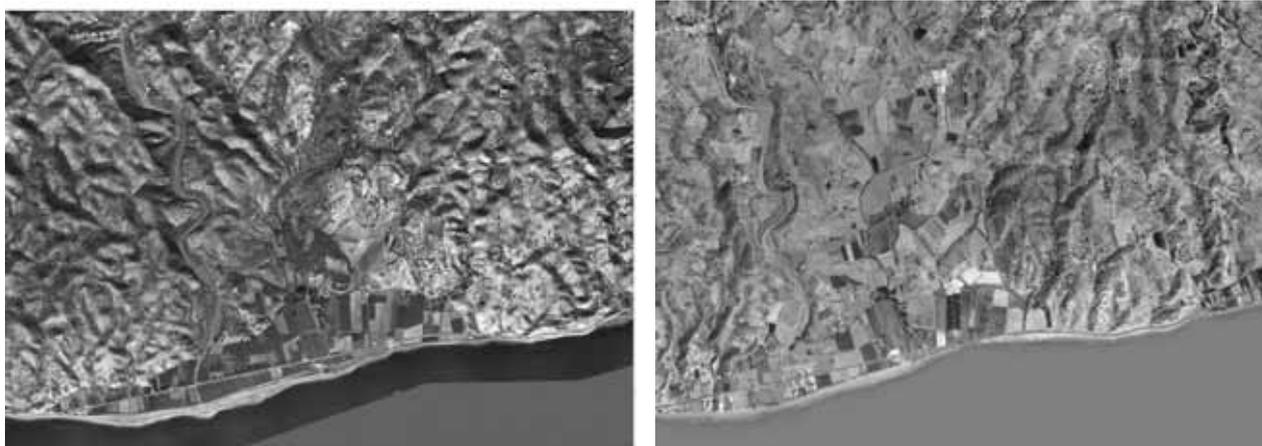
Hacia mediados del **siglo XIX**, Vélez Málaga y su comarca registra un cierto resurgir económico tras la crisis de inicios del siglo propiciado por la Guerra de la Independencia, que se traducirá en un notable crecimiento demográfico. Pero esta expansión se vio frenada en las últimas décadas del siglo, cuando la filoxera irrumpe en Málaga en 1.878, afectando a la práctica totalidad del viñedo malagueño. A esta situación escapa parte de la zona costera donde empieza a primar el cultivo de la caña de azúcar de forma industrial.

A principios de 1.900 Vélez Málaga había duplicado su población (unos 23.585 habitantes) respecto a los inicios del siglo XIX. Ello es debido a que la crisis económica del sector agrícola provocará un empobrecimiento de la población rural, que traerá consigo una importante emigración que se dirigirá hacia la capital de la comarca y de la provincia, así como a otras regiones del país.

El letargo económico y demográfico de Vélez Málaga y su comarca no cesará hasta hasta la década de 1.960. Se registran ampliaciones urbanas al Oeste y Oriente del núcleo de Vélez-Málaga en los ámbitos del Reñidero, la Cruz Verde, Paseo de Andalucía, carretera de Arenas y ámbito del Cerro de San Cristóbal.

A partir de 1.980 el desarrollo urbano de la ciudad irá pivotando claramente hacia el Sur, donde se registra un fenómeno expansivo excepcional. La nueva planimetría urbana se vertebrará a partir del eje longitudinal de la Avenida Vivar Téllez en dirección hacia Torre del Mar. Se irán creando urbanizaciones y el polígono industrial de la Pañoleta; pero éste último, por contra, supondrá un obstáculo al crecimiento por este sector. La nueva carretera de circunvalación Oeste favorecerá la revalorización urbana de esta zona, que había tenido un incipiente desarrollo con el conjunto de Rubeltor y todo el complejo de bloques de viviendas con bajos comerciales en la calle Camino Viejo de Málaga.

De los diferentes núcleos urbanos del municipio, serán los ubicados en la zona costera los que conozcan un espectacular crecimiento a partir de 1.960, especialmente Torre del Mar, y sobre todo desde 1.980 hasta nuestros días debido al desarrollo de "turismo de masas", especialmente veraneantes nacionales de clase media, que ocupan viviendas de segunda residencia (apartamento y chalets) con escasas plazas hoteleras, lo cual supone una clara implantación residencial turística y estacional.



IMÁGENES AÉREAS DE BENAJARAFE-VALLENIZA Y ALMAYATE EN 1.956 Y 1.977

El caso más destacado es el de Torre del Mar, que había surgido a finales de la Edad Media como un pequeño centro defensivo (torre-castillo) y que a partir de la conquista castellana, en 1.487, irá adquiriendo importancia como centro de exportación de los productos agrícolas de la comarca (pasas, vinos, cítricos, etc.). Hasta los inicios del siglo XX estaba conformado por cuatro Barrios, el de la Parroquia, la Viña, las Casas Nuevas y el Castillo. Con la construcción en 1.896 de la carretera Málaga-Almería, se llegó a determinar la nueva estructura urbana, que hace que el núcleo de población se vuelque hacia la zona meridional. Esta nueva orientación será cada vez más potenciada por el desarrollo del turismo estival, incipiente en las primeras décadas del siglo XX pero determinante a finales del mismo. Todo ello hace que se altere por completo su fisonomía, tanto constructiva (grandes bloques de pisos) como estructural (paseo marítimo, urbanizaciones, etc.).



IMÁGENES AÉREAS DE TORRE DEL MAR EN 1.956 Y 1.977

Caso parecido, pero menos excepcional, será el que registren Chilches, Benjarafe, Valle-Niza, Almayate y Caleta, que eran pequeños núcleos urbanos ubicados a escasa distancia de la costa y vertebrados por el trazado de la carretera litoral Málaga-Almería o N-340. Si bien en un principio su singularidad edificatoria venía definida por viviendas unifamiliares de tipo "casamata", con el paso del tiempo estas han evolucionado hacia pequeños bloques de viviendas plurifamiliares sin ningún tipo de organización o tipología arquitectónica. En los últimos años han proliferado las urbanizaciones, ocupadas en un buen número por extranjeros.

### 2.1.7.3. Ámbitos urbanos y edificios considerados Bien de Interés Cultural (B.I.C.)

El municipio de Vélez-Málaga cuenta con un **Patrimonio Histórico Artístico de una gran relevancia y singularidad** que es reconocido en el ámbito regional, nacional e internacional.

El papel que hoy juega, viene determinado desde siglos de historia, en su función como núcleo estratégico económico y político de la comarca de la Axarquía, definido tras diferentes hitos de gran relevancia histórica.

Los hitos que irán determinando este papel relevante serán:

- La creación de una **ciudad medieval**, con un modelo urbano y rural para la explotación agrícola de su territorio durante la Edad Media, que será el origen de Vélez y sus diferentes núcleos urbanos.
- La **renovación de la ciudad** con la conquista castellana y el desarrollo de una agricultura especializada en la pasa y el vino (durante los siglos XVI-XX).
- Sede de la **Capitanía General de la Defensa de la Costa del Reino de Granada** (siglos XVI-XVII)
- La fundación de ingenios y fábricas **azucareras** (ss. XVII -XX)
- Punto de **destino turístico** nacional e internacional (siglos XX-XXI)

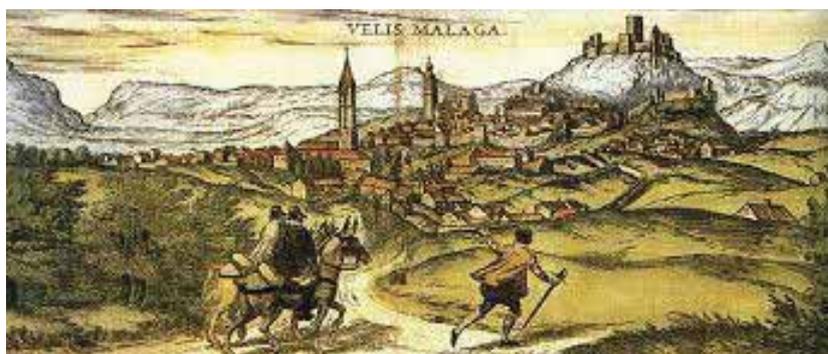
La **ciudad de Vélez Málaga** se funda en el siglo X, teniendo como núcleo originario su alcazaba (Fortaleza) y su contexto inmediato. Las características topográficas del enclave y la posterior evolución urbana, con una orografía muy accidentada, manifiestan cómo la finalidad militar fue fundamental, subordinando cualquier otro aspecto del asentamiento.



PLANO DE LA FORTALEZA REALIZADO POR LAS TROPAS FRANCESAS (1.811)

Durante los siglos **XIII al XV Vélez (Ballys)** se convertirá en una de las ciudades más importantes del reino nazarí, adquiriendo el mayor esplendor como centro urbano y político durante toda la Edad Media. El aspecto que presentaba sería de una ciudad no muy grande, bien fortificada y defendida por un importante recinto amurallado. Durante este período se registró un notable crecimiento poblacional que provocó que ésta desbordara su recinto amurallado y la consecuente configuración de distintos arrabales que coinciden en la actualidad con los barrios de San Sebastián y la Gloria, y las plazas de la Constitución y San Francisco.

La **conquista de la ciudad** por los cristianos en los inicios del **1.487** marca un punto de inflexión trascendental en la evolución de la comarca; al intentar imponer un modelo de ciudad diametralmente opuesto al anterior, lo que trae consigo una nueva organización espacial y demográfica. Así pues, la renovación arquitectónica se basará, fundamentalmente, en las necesidades de la implantación del nuevo poder establecido, y se plantea desde la ordenación de **plazas públicas, edificios civiles y religiosos**. En este sentido, destaca la importante presencia de la Iglesia y órdenes religiosos, que con la creación de nuevos edificios propiciaron destacadas remodelaciones espaciales, que producen cambios y transformaciones importantes; en un claro proyecto de “cristianizar” la ciudad infiel.



La **ciudad cristiana crece fuera de su recinto amurallado** durante todo el siglo XVI, expandiéndose con una orientación meridional y occidental, pero no de forma ordenada, hasta el punto de que los arrabales periféricos terminarán por fundirse en una trama urbana más o menos compacta que constriñe a la vieja medina. En los primeros momentos las iglesias de Santa María, San Juan y el Convento de San Francisco, centraron los cambios arquitectónicos, en este sentido en la conversión de antiguas mezquitas en iglesias. Como también ocurrirán con las ermitas de San Sebastián, de San Cristóbal y la de Santa Catalina, y las iglesias de San Roque y de San Juan Evangelista. Junto a ello, y participando de presupuestos laicos y

seculares, se desarrolla en 1.508 el hospital de los lazarinos, en la actual plaza del Trabajo, y el hospital de San Marcos.



A finales del **siglo XVI** es la época dorada de las ciudades medias y el comienzo del barroco, donde los ideales tridentinos, con un especial interés por la sacralización del espacio urbano, será difundida por las clases privilegiadas, pero al mismo tiempo compartida y asumida por el resto de la ciudad. La presencia de la iglesia será abrumadora desde el siglo XVI hasta el XVII, donde las diferentes órdenes religiosas que ya estaban en la ciudad o que se habían instalado recientemente, irán creando nuevos conventos o reformandolos y ampliando los ya creados. Es el caso de los franciscanos (convento de San Francisco), las clarisas (convento de Nuestra Señora de Gracia), los capuchinos (convento de San Antonio de Padua) (1649), la orden de San Juan de Dios (Hospital de San Juan de Dios) y los carmelitas (Monasterio de San José de la Soledad) (las obras culminarán en el 1601), a los que se unirá a finales del XVII y principios del XVIII las carmelitas descalzas (convento de Jesús, José y María). La sacralización del espacio urbano significó asimismo la construcción o recuperación de ermitas y otros lugares de culto que a veces apenas si eran más que un pequeño altar o una hornacina en la pared, destacando la creación de la Ermita de la Virgen de los Remedios (1.649) en el cerro gemelo a la Alcazaba- Fortaleza.



IMAGEN DEL CERRO DE LOS REMEDIOS DESDE LA FORTALEZA

Pero con la conquista castellana en 1487, nuestra costa se convierte en un **lugar fronterizo** al mundo los estados islámicos norteafricanos y el imperio otomano. A lo largo de los siglos XVI y XVII se irán produciendo continuos ataques de piratas y corsarios. La respuesta para defenderse de las razzias y saqueos será la creación de una destacada red de atalayas y castillos costeros. Con el siglo XVIII con la Guerra de Sucesión, provocará la caída de Gibraltar (1704) en manos británicas y con ello el aumento de actividades de hostigamiento y ataques a nuestras costas, que supuso la renovación de los castillos (Castillo del Marqués y de Torre del Mar) y la creación de nuevos modelos de torres vigías (Torre Moya).

Desde el siglo XVI la **historia del azúcar** está estrechamente ligada a nuestro municipio, que conserva un patrimonio industrial excepcional por su originalidad, relacionado con edificios y maquinarias testimonio de un pasado histórico que precipitadamente ha dejado de existir. Este patrimonio histórico

adquiere su mayor importancia en la segunda mitad del siglo XIX con la creación de la fábrica de Nuestra Señora del Carmen de Torre del Mar.



Todo este devenir histórico de nuestro municipio ha generado un patrimonio histórico monumental singularizado por los diferentes hitos relacionados con los orígenes de la ciudad (la Alcazaba- Fortaleza), la conquista castellana (Palacio de Beniel, Casa Cervantes, etc.) y la ciudad conventual ( iglesias, conventos, ermitas, cruces con la defensa de la costa (castillos y torres vigías), el cultivo de la caña de azúcar (antiguos ingenios azucareros, chimeneas, etc.), explotaciones agrícolas (lagares y cortijos) y singulares construcciones veraniegas del primer cuarto de siglo XX (villa Mercedes, etc.), ..

Atendiendo a las normativas vigentes, especialmente la Ley 16/1.985 del Patrimonio Histórico Español y la Ley 14/2.007 del Patrimonio Histórico de Andalucía, los bienes inmuebles integrados en el Patrimonio Cultural Español y de Andalucía pueden ser declarados: Monumentos, Jardín Histórico, Conjunto Histórico, Sitio Histórico y Zona Arqueológica.

Los **Bienes de Interés Cultural** (también conocidos por las siglas **BIC**) son testimonios de nuestra historia y constituyen el más valioso patrimonio que conforma nuestra realidad y nuestro futuro. Nuestro patrimonio cultural de Vélez Málaga es, sobre todo, rico, variado y complejo; pero es a su vez frágil e irremplazable cuya tutela directa nos compete a las instituciones (Consejería de Educación, Cultura y Deporte de Andalucía ) y al Ayto. de Vélez Málaga y sus ciudadanos.

Con independencia de la protección de la que gozan algunos monumentos relacionados con la figura de Bien de Interés Cultural, existen otros tantos edificios de interés arquitectónico singulares (por su calidad arquitectónica, su significación histórica, por su uso especial o por su rareza y escasez representantes de un periodo histórico) y/o simplemente de interés arquitectónico en el término municipal que esta R.P.G.O.U./14 tiene la intención de catalogar y establecer para ellos un régimen de protección específico; así como elementos urbanos de especial significación (templetes, cruces, etc.). Todos ellos serán recogidos en el catálogo de Edificios Protegidos con la siguiente denominación, estén o no declarados expresamente como B.I.C. Por la Comunidad Autónoma:

- **Protección Integral.**
- **Protección Arquitectónica.**

ENTIDAD TERRITORIAL	Núcleo	SEGÚN TIPO PROTECCIÓN	DECLARACIÓN BIC O CATALOGACIÓN	Denominación
CIUDAD COMPACTA	VM	INTEGRAL	CATALOGACIÓN GENERAL (NO BIC) BOJA 21/12/1.996	ERMITA DE NUESTRA SRA DE LA CABEZA Y CEMENTERIO
		INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	CHIMENEA CAMINO DE REMANENTE
		INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	CRUZ DEL CORDERO
		INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	ERMITA DE NUESTRA SRA DE LOS REMEDIOS
		INTEGRAL	CATALOGACIÓN GENERAL (NO BIC) BOJA 21/12/1.996	CASA CERVANTES
		INTEGRAL	CATALOGACIÓN GENERAL (NO BIC) BOJA 21/12/1.996	CAPILLA NUESTRA SRA DE LA PIEDAD
		INTEGRAL	MONUMENTO BOJA 17/10/2.006	CONVENTO DE JESÚS, MARÍA Y JOSÉ
		INTEGRAL	MONUMENTO BOJA 03/05/2.011	REAL MONASTERIO DE NUESTRA SRA DE GRACIA
INTEGRAL	MONUMENTO BOJA 30/03/2.004	ANTIGUO CONVENTO DE SAN JOSÉ DE LA SOLEDAD		

		INTEGRAL	MONUMENTO BOJA 15/11/2.004	REAL CONVENTO DE SANTIAGO	
		INTEGRAL	MONUMENTO BOJA 01/12/2.006	IGLESIA DE SAN JUAN BAUTISTA	
		INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	CHIMENEA LOS LÓPEZ	
		INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	CHIMENEA CORTIJO ALMAZARA	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	ESTACIÓN DE VÉLEZ-MÁLAGA	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	PORTADA DE LA ANTIGUA ERMITA DE NUESTRA SRA DE LAS ANGUSTIAS	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	CORTIJO DE LOS PÉREZ	
	TM		INTEGRAL	MONUMENTO BOE 29/06/1.985	TORRE VIGILANCIA BOCA DEL RÍO VÉLEZ
			INTEGRAL	MONUMENTO BOE 29/06/1.985	CASTILLO DE TORRE DEL MAR
			INTEGRAL	CATALOGACIÓN GENERAL (NO BIC) BOJA 16/10/2.006	EDIFICIO DEL CLUB NAÚTICO
			INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	ANTIGUO FARO (AVDA TORÉ TORÉ)
			INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	ANTIGUO FARO PASEO MARÍTIMO
			INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	VILLA MERCEDES
			INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	CHIMENEA 1 ANTIGUA FÁBRICA LARIOS
			INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	CHIMENEA 2 ANTIGUA FÁBRICA LARIOS
			INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	CHIMENEA 3 ANTIGUA FÁBRICA LARIOS
			INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	ANTIGUA FÁBRICA LARIOS
			INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	CASA LARIOS
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	CASA DE LA VIÑA	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	ESTACIÓN DEL ANTIGUO TREN DE TORRE DEL MAR	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	CORTIJO TORRENTES	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	HOSPITAL DE NUESTRA SRA DE LA VICTORIA (EL HOGAR)	
LITORAL OESTE	CH	INTEGRAL	MONUMENTO BOE 29/06/1.985	TORRE DE VIGILANCIA DE CHILCHES	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	CORTIJO DE MOLINO DE SANTILLÁN	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	APEADERO DE CHILCHES	
	B	ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	APEADERO DE BENAJARAFE	
		INTEGRAL	MONUMENTO BOE 29/06/1.985	CASTILLO DEL MARQUÉS	
	ALM	INTEGRAL	MONUMENTO BOE 29/06/1.985	TORRE DEL JARAL	
		INTEGRAL	MONUMENTO BOE 29/06/1.985	TORRE MOYA	
		INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	PUENTE DEL JARAL	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	ANTIGUA ERMITA DE SAGRADO CORAZÓN DE ALMAYATE	
LITORAL ESTE	L_M	INTEGRAL	MONUMENTO BOE 29/06/1.985	CASTILLO DE LAGOS	
		INTEGRAL	MONUMENTO BOE 29/06/1.985	TORRE VIGILANCIA DE LAGOS	
INTERIOR	ALM_ALTO	ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	ERMITA DE ALMAYATE ALTO	
		INTEGRAL	MONUMENTO BOE 29/06/1.985	TORRE DE LA ALQUERÍA DE ALMAYATE	
	TRA	INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	CHIMENEA DEL TRAPICHE	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	APEADERO TRAPICHE	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	MOLINO DE LAS MONJAS	
		INTEGRAL	MONUMENTO BOE 29/06/1.985	TORRE VIGILANCIA LOS LARA	
	TRI	ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	CAFÉ TRIANA	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	NORIA CAMINO PEDRO GÓMEZ	
	CAJIZ	INTEGRAL	MONUMENTO BOE 29/06/1.985	TORRE DE BENADALID	
		INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	ALGIBE DE BENADALID	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	ACEQUIA CERCA NIEBLA	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	ALGIBE CORTIJO DE LOS ARANDA	
	ALDEAS	INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	POZO ALDEA ALTA	
		INTEGRAL	SIN DECLARACIÓN	POZO ALDEA BAJA	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	LAGAR DE CAMPO	
		ARQUITECTÓNICA	SIN DECLARACIÓN	LAGAR DE GALVEZ	
		INTEGRAL	MONUMENTO BOE 29/06/1.985	TORRE ATALAYA	

#### 2.1.7.4. Edificios de actividades culturales existentes.

El conjunto de edificios municipales vinculados a actividades culturales los enmarcamos en dos grandes grupos:

Centros de Artes escénicas y plásticas (Teatro, Salas de Exposiciones, salones de actos) y  
Centros vinculados con el Patrimonio Histórico Artístico (Museos, Bibliotecas, Zonas Arqueológicas, Bibliotecas, ...)

##### TEATROS

En relación con el mundo escénico, la rehabilitación y funcionamiento del Teatro del Carmen ha supuesto una puesta en valor de un edificio histórico con un destino como equipamiento destinado exclusivamente a la producción y difusión de espectáculos escénicos (teatro, música y danza). En el devenir del tiempo, no obstante, se ha visto que su patio de butacas y su infraestructura escénica muestran ciertas limitaciones a la hora de ofrecer determinados espectáculos y garantizar una rentabilidad de espectadores, por lo que en la actualidad se está estudiando la posible recuperación del Teatro de Lope de Vega, que se abrió en el año 1.962 y se cerró en 1.993, como gran centro escénico veleño.



En el núcleo de Triana existe un pequeño un pequeño y singular espacio escénico, muy característico de la España del siglo XIX, el *café teatro*, que ha sido rehabilitado en los últimos años y que ofrece la posibilidad de desarrollar actuaciones teatrales, de canto y exposiciones.

Respecto a los espacios expositivos en la actualidad se cuentan con tres salas municipales de exposiciones, como son las de San Francisco (Convento de San Francisco), con unos 180 m<sup>2</sup>; la sala del Ayto. de Vélez-Málaga, con unos 40 m<sup>2</sup>; y la sala Cipriano Maldonado, ubicada en la Tenencia de Alcaldía de Torre del Mar, con unos 80 m<sup>2</sup>. En principio, en estos espacios se da cabida y promoción a artistas consagrados y a los nuevos volares, tanto del municipio como del resto de la provincia.

MUSEOS Y ESPACIOS MUSEÍSTICOS

El Centro de Arte Contemporáneo Vélez Málaga Francisco Hernández o C.A.C. de Vélez Málaga

Ubicado en un antiguo palacete en la calle Félix Lomas, es un equipamiento diseñado fundamentalmente como espacio para la creación, producción y difusión de las diferentes ramas de las artes visuales siendo el primer espacio dedicado al arte emergente que se construye en Andalucía fuera de una capital de provincia.

#### Museo de Semana Santa de Vélez Málaga

En la Iglesia de Santa María se aloja el Museo de Semana Santa de Vélez-Málaga, que es un equipamiento religioso cultural, que se ha convertido en un destacado espacio de divulgación sobre la Semana Santa veleña. El museo se orienta desde un recorrido temático a través de diferentes áreas argumentales, que se distribuyen en distintos equipamientos e instalaciones (el histórico, el patrimonial y los sentimientos), contando para ello con una infraestructura de medios (audiovisuales, objetos del patrimonio histórico artístico de la Semana Santa veleña, maquetas, etc.), que posibilitan al visitante conocerlo de una forma didáctica y amena.

#### Complejo Arqueológico y Monumental de San Pitar (Valle Niza)

A la altura del Castillo del Marqués, a unos 200 m. al interior, se encuentra el complejo arqueológico-monumental de las antiguas Canteras de la Catedral, que ha sido rehabilitado hace unos años. Dispone de una infraestructura de información (audiovisuales, paneles descriptivos,..) dirigido a un público general, que posibilita el conocimiento de cómo funcionaba una cantera de piedra durante el siglo XVIII.



#### Bibliotecas públicas

Como equipamiento de ámbito local destinado al servicio de información, soporte a la formación y a la promoción de la lectura, por medio del préstamo y las actividades, el municipio de Vélez Málaga dispone de una infraestructura bibliotecaria acorde a las necesidades del municipio. Cuenta con dos

bibliotecas, las de Vélez Málaga y Torre del Mar, y cinco agencias de Lecturas, Caleta de Vélez-Málaga, Almayate, Benjarafe, Chilches y Triana.

#### NUEVOS EQUIPAMIENTOS CULTURALES

Por otro lado, en la actualidad se están desarrollando nuevos proyectos culturales, algunos en fase de realización (El Pósito de Vélez, la Antigua Fábrica Azucarera de Torre del Mar...) y otros en fase de estudio (Museo de la Ciudad – MVVEL, La Alcazaba- Fortaleza de Vélez y la Zona Arqueológica de la Desembocadura del Río Vélez), que posibilitarán la dotación de necesarios equipamientos culturales, y pondrán en valor un patrimonio histórico del que disponemos.



VISTA INTEGRADA EN LA CIUDAD DE EL PÓSITO

Los destacados esfuerzos realizados desde la administración pública con Escuelas Talleres y muy especialmente, con el *Plan Urban*, está posibilitando una recualificación del centro histórico de Vélez mediante la mejora en las infraestructuras viarias y en los monumentos. Todo ello, está además propiciando que se priorice la relevancia y singularidad del Patrimonio Histórico Artístico, como recurso turístico patrimonial.

Una realidad de esta recuperación será el antiguo Pósito de Vélez, antiguo almacén de granos de la ciudad, que se construye en el siglo XVIII y es uno de los más bellos de Andalucía. El inmueble está siendo rehabilitado por la Consejería de Obras Públicas y el Ayto. de Vélez Málaga, para convertirlo en el Archivo Histórico y Oficina de Turismo. La relevancia del mismo viene dada por su ubicación, al estar en el corazón y encuentro de caminos del Centro Histórico de Vélez, frente a la muralla medieval y junto a la iglesia de San Juan.

El excepcional marco de la antigua fábrica azucarera de Nuestra Señora del Carmen situada en Torre del Mar, que se levanta a finales del siglo XIX, puede convertirse en un excepcional Centro de Interpretación de la industria agroalimentaria (azúcar, vino, aceite, pasera y subtropical) de Vélez Málaga y su comarca, poniendo en evidencia que nuestra tierra es un territorio sobresaliente en la producción agrícola tradicional (vinos, pasas, aceite,...) desde tiempos inmemoriales, así como en los recientes productos subtropicales. El sector agroalimentario de nuestra zona supone una riqueza excepcional, que junto al sector turístico, se han convertido en los ejes esenciales de la economía de nuestra tierra.

Independientemente de disponer de un espacio donde reconocer la historia del edificio y de la industria azucarera, hoy día desaparecida, sería muy útil que este espacio fuera un centro dinamizador y difusor de la industria agroalimentaria y de sus derivados.

Otras de las posibles mejoras en los equipamientos culturales será la rehabilitación del antiguo Hospital de San Juan de Dios, que se convertirá en el Museo de la Ciudad (MVVEL). El Museo tendrá un discurso histórico de ámbito comarcal, por lo que se convertirá en un recurso excepcional para el turismo cultura y, muy especialmente, para los centros educativos de Vélez Málaga y la comarca de la Axarquía.

Uno de los temas que quedan por resolver y que posee una vital importancia, es la Zona Arqueológica del Bajo Vélez. La mayoría de la sociedad veleña actual desconoce el extraordinario

patrimonio arqueológico relacionado con la colonización fenicia de los siglos VIII-VI a.C. El proyecto de Parque Arqueológico de "Playa Fenicia", sería un centro de interpretación destinado promocionar y difundir la Colonización Fenicia en el Mediterráneo Occidental. Su objetivo deber ser que la tutela sobre el patrimonio deje de tener una dimensión pasiva y se inicie un camino decididamente activo en aras de la formación de las nuevas generaciones de, desde una práctica arqueológica científica, para la correcta recuperación y análisis de la verdadera información histórica, generándose así los argumentos e instrumentos que permita esa formación consciente y participativa, rompiendo para ello con la imagen fetichista del pasado, que ha posibilitado una proyección hacia la sociedad de los restos arqueológicos como meras piedras y ruinas.

## **CAP\_2. SOSTENIBILIDAD URBANA E INFRAESTRUCTURAS**

### **2.2.1. EL MEDIO AMBIENTE URBANO: Dotaciones y Calidad ambiental**

#### **2.2.1.1 Las plazas, los parques y los espacios abiertos destinados a la relación ciudadana.**

El medio urbano como espacio de relaciones humanas, representa una de las grandes plataformas donde se producen flujos de todo tipo que se distribuyen uniformemente por todas las calles de la ciudad. Es donde existe una media-elevada concentración comercial o equipamental donde se concentran el mayor número de esos flujos, fundamentalmente peatonales pero en convivencia con los flujos de vehículos.

En este sentido, todo el viario urbano puede ser leído como actual trama distribuidora de dichos movimientos. Sin embargo, la trama viaria preferente por donde se distribuyen los flujos peatonales es la ubicada alrededor de los grandes equipamientos o dotaciones municipales (comerciales, educativas, deportivas, sanitarias, administrativas...).

En los espacios centrales urbanos que acogen una gran cantidad de servicios administrativos, se producen tendencias de desplazamientos de las personas como trabajadores o como usuarios de esos servicios. Es relevante reconocer esas centralidades donde la densidad y mezcla de usos y actividades conforman la trama activa de los núcleos urbanos. Estos son susceptibles de formalizar sistemas de tramas, nodos y rutas.

Aunque se reconoce la existencia de diferentes agentes implicados en la movilidad de la ciudad, con diferentes necesidades, hasta la fecha toda la problemática de los desplazamientos urbanos se ha limitado a resolver los problemas del automóvil, y no se ha reconocido en la práctica que en el núcleo de Vélez Málaga, el mayor número de desplazamientos que se producen son peatonales (53%). Por tanto, deben ser tenidos en cuenta al menos en igualdad de condiciones que el automóvil, basado en los desplazamientos tipo puerta a puerta, con necesidad de aparcamiento. Es por ello que se ha constatado un trazado absolutamente residual para los modos no motorizados, que puede resumirse en cuatro puntos:

Inexistencia de red urbana sistematizada donde permitan plantearse al peatón recorridos continuos mayores a 500 m. Reconocimiento insuficiente de las rutas y grandes destinos peatonales en relación con un posible sistema peatonal. (Excepción hecha en el eje del paseo marítimo de Torre del Mar-Caleta de Vélez)

Ausencia de estructura de barrio donde faltan centralidades y fuerzan al usuario a largos desplazamientos para la utilización de equipamientos que deberían ser introducidos a escala local.

Inexistencia de verdaderos corredores urbanos, con carencias de conexión transversal en los que existen. Las posibilidades que ofrecen los ámbitos de aproximación peatonal a las áreas centrales, las características de sus espacios viarios y las fuertes demandas de utilización estancial de estas calles en general no son aprovechadas suficientemente.

La tipología y escala del espacio urbano debe quedar reflejada en los distintos tipos de vías que lo atraviesan y el reparto en el diseño de sus perfiles no se proporcionan respecto de los espacios urbanos que se recorren.

La gestión de las zonas verdes públicas en Vélez Málaga está distribuida, aproximadamente, en un 40% al servicio municipal de parques y jardines y un 60% a la empresa concesionaria ALTHENIA S.L..

La superficie aproximada de zonas verdes mantenidas es de 449.148 m<sup>2</sup>, incluyendo centros educativos, viales y otras zonas menores, y excluyendo aquellas cuya gestión y propiedad es particular. El 74% de las zonas verdes se concentran entre en Vélez Málaga y Torre del Mar siendo la ratio de superficie de zonas verdes por habitante en el núcleo de Vélez Málaga de 5,16 m<sup>2</sup>/habitante.

El vivero municipal de plantas es pequeño y precisa una mejora que amplifique sus recursos.

El agua empleada para riego es mayoritariamente potable (alrededor del 90%), ya que, no existen

infraestructuras de transporte desde la EDAR para posibilitar el riego mediante aguas depuradas. El tipo de riego más empleado es el de aspersión-difusión realizándose el 30% de los riegos a manta, lo que implica una baja eficiencia en el uso del agua. Todo lo cual, precisaría implantar una serie de medidas para mejorar la gestión del agua.

Los restos de poda generados, tanto por el servicio municipal como por la empresa concesionaria, se gestionan por una empresa adecuadamente produciendo compost.

PLAZAS, PARQUES Y ESPACIOS ABIERTOS SIGNIFICATIVOS			
NOMBRE	SITUACIÓN EN ENTIDAD TERRITORIAL	SUPERFICIE	IDENTIFICACIÓN
PASEO DE ANDALUCÍA	CIUDAD COMPACTA	6.815 m <sup>2</sup>	
PARQUE CENTRAL MARÍA ZAMBRANO	CIUDAD COMPACTA	45.000 m <sup>2</sup>	
PARQUE JURADO LORCA	CIUDAD COMPACTA	8.958 m <sup>2</sup>	
PARQUE PABLO PITA	CIUDAD COMPACTA	7.071 m <sup>2</sup>	

<p>PASEO MARÍTIMO TORRE DEL MAR</p>	<p>CIUDAD COMPACTA</p>	<p>58.869 m<sup>2</sup> (Zona Ajardinada)</p>	
<p>PASEO DE LARIOS</p>	<p>CIUDAD COMPACTA</p>	<p>7.000 m<sup>2</sup></p>	
<p>JARDINES CASA LARIOS DE TORRE DEL MAR</p>	<p>CIUDAD COMPACTA</p>	<p>2.342 m<sup>2</sup></p>	
<p>JARDINES CASA DE LA VIÑA</p>	<p>CIUDAD COMPACTA</p>	<p>4.000 m<sup>2</sup></p>	

PASEO MARÍTIMO BENARAFE	CIUDAD COMPACTA	4.225 m <sup>2</sup>	
----------------------------	-----------------	----------------------	---

**2.2.1.2 Los equipamientos fundamentalmente públicos: docente, deportivo, administrativo, asistencial y social.**

EQUIPAMIENTOS EDUCATIVOS:

En el término municipal de Vélez-Málaga se han contabilizado un total de 51 equipamientos de carácter educativo, entre centros de educación infantil y primaria, enseñanza secundaria obligatoria y bachillerato, centros de ciclos formativos, centro de enseñanza superior de adultos, escuela de idiomas y conservatorio municipal de música.

La mayor concentración de equipamientos educativos en el municipio de Vélez-Málaga la encontramos en el núcleo principal de Vélez-Málaga, no encontrando ningún equipamiento instalado en el litoral este.

Los equipamientos docentes generan en sí mismos importantes tráfico, tanto peatonales como de vehículos, por tratarse de unos equipamientos que aglutinan a gran número de usuarios, siendo los movimientos en las horas punta de entrada y salida del horario escolar.

NÚCLEO	ENTIDAD TERRITORIAL	ENSEÑANZA	DENOMINACIÓN
Almayate	Litoral Oeste	Formación Profesional	Centro docente privado Cruz Roja
Almayate	Litoral Oeste	Infantil y Primaria	CEIP Juan Paniagua
Almayate	Litoral Oeste	Infantil	CEI Cocoguagua
Benjarafe	Litoral Oeste	Infantil	CEI Los Pitufos
Benjarafe	Litoral Oeste	Infantil y Primaria	CEIP San Faustino
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Virgen del Mar
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Infantil y Primaria	CEIP Maestro Genaro Rincón
Chilches Costa	Litoral Oeste	Infantil	CEI La Brujita II
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Mi Guarde
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Pekes
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Tipi Tape
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Tipi Tape II
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Formación Profesional	Centro Docente Privado Seniors Torre del Mar
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Infantil y Primaria	CEIP Antonio Checa Martínez
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Infantil y Primaria	CEIP Blas Infante
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Infantil y Primaria	CEIP Custodio Puga
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Infantil y Primaria	CEIP Vicente Aleixandre
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Música	Conservatorio Elemental de Música José Hidalgo
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Virgen del Carmen (municipal)
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Secundaria	IES Joaquín Lobato
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Secundaria	IES María Zambrano

Torre del Mar	Ciudad Compacta	Secundaria, Bachillerato y Formación Profesional	IES María Zambrano
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Secundaria, Bachillerato y Formación Profesional	IES Miraya del Mar + Sede en Palacio del Marqués
Triana	Interior	Infantil y Primaria	Centro Docente Privado Triana
Triana	Interior	Primaria	CEP Juan Porras
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil	CEI La Estrella
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Los Angeles
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Minene
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Parquesol
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Parquesol II
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Santa María de la Villa
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Adultos	Centro de Educación Permanente María Zambrano
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil, Primaria y Secundaria	Centro Docente Privado San José
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil y Primaria	CEIP Andalucía
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil y Primaria	CEIP Augusto Santiago Bellido
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil y Primaria	CEIP El Romeral
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil y Primaria	CEIP José Luis Villar Palasí
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil y Primaria	CEIP Juan Herrera Alcausa
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil y Primaria	CEIP La Axarquía
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil, Primaria y Secundaria	CEIPS La Gloria
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil y Primaria	CEIP Las Naciones
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil y Primaria	CEIP Nuestra Sra Los Remedios
Benjarafe	Litoral Oeste	Infantil y Primaria	Colegio Público Rural Torrejaral
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil	Escuela Infantil La Cometa
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil	Escuela Infantil La Fortaleza (municipal)
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Música y Danza	Escuela Municipal de Música y Danza
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Idiomas Adultos	Escuela Oficial de Idiomas Axarquía
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Secundaria, Bachillerato y Formación Profesional	IES Almenara
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Secundaria, Bachillerato, Formación Profesional y Adultos	IES Reyes Católicos
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Secundaria, Bachillerato y Formación Profesional	IES Juan de la Cierva
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Secundaria y Formación Profesional	IES Salvador Rueda

EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS:

En el término municipal de Vélez-Málaga los equipamientos relacionados con el deporte generan un volumen elevado de viajes, pero muy puntuales y concentrados en un corto espacio de tiempo.

En el municipio de Vélez-Málaga, se localizan equipamientos deportivos en mayor medida en los núcleos principales como son Vélez-Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez, aunque existen dotaciones y

equipamientos deportivos diseminados por el resto de los núcleos del municipio (Almayate, Benjarafe, Chilches, Cajíz, Triana...) a excepción de Lagos y Trapiche.

Otros equipamientos públicos no deportivos funcionan como tal, refiriéndonos principalmente a los equipamientos deportivos integrados en los escolares.

Completan la oferta, pero desde el ámbito privado numerosos centros deportivos y gimnasios que se localizan principalmente en Vélez-Málaga y Torre del Mar.

Todos estos equipamientos son vocacionalmente peatonales y ciclistas, debiendo considerar, asimismo los carriles bici como verdaderos equipamientos deportivos, asociados más a la trama viaria pero con funciones meramente deportivas al aire libre. Estos carriles bici dispuestos fundamentalmente en la ciudad compacta del término municipal tienen una longitud aproximada total de 12.280 m.

Asimismo es necesario resaltar que los Paseos Marítimos del término municipal, Torre del Mar-Caleta, Benjarafe y Lagos son ciertamente grandes espacios libres asociados a actividades deportivas y de ocio, así como todas las playas donde se desarrollan gran cantidad de actividades lúdicas.

NÚCLEO	ENTIDAD TERRITORIAL	CARÁCTER	DENOMINACIÓN
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Público	Pabellón Cubierto Fernando Ruíz Hierro
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Público	Polideportivo Fernando Ruíz Hierro
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Público	Complejo Deportivo Vivar Téllez
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Público	Pabellón Cubierto de Vélez Málaga
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Público	Complejo deportivo y piscina cubierta de Vélez Málaga
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Público	Complejo Deportivo Parque María Zambrano
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Público	Piscina Exterior Zona Sur
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Público	Piscina Cubierta de Torre del Mar
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Público	Pabellón Cubierto Maestro Salvador Sánchez de Torre del Mar
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Público	Campo de Fútbol Juan Manuel Azuaga de Torre del Mar
Chilches	Litoral Oeste	Público	Complejo deportivo de Chilches
Benjarafe	Litoral Oeste	Público	Campo de Fútbol de Benjarafe
Almayate	Litoral Oeste	Público	Campo de Fútbol de Almayate
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Público	Pistas deportivas del Paseo Marítimo
Triana	Interior	Público	Complejo Deportivo y piscina de Triana
Cajíz	Interior	Público	Piscina de Cajíz
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Público	Complejo Deportivo de Caleta de Vélez
Benjarafe	Litoral Oeste	Público	Complejo deportivo de Benjarafe (Los Arquillos)
Almayate	Litoral Oeste	Público	Pistas deportivas El Capitán
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Público	Club Náutico
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Público	Puerto Deportivo de Caleta
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Suelo Público y Gestión Privada	Parque Acuático Aquavelis
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Suelo Público y Gestión Privada	Pistas Deportivas Vals
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Privado	Campo de Golf Baviera

**EQUIPAMIENTOS ADMINISTRATIVOS, ASISTENCIALES, SANITARIOS Y SOCIALES:**

Son éstos los denominados por el Reglamento de Planeamiento estatal como Servicios de Interés Público y Social (S.I.P.S.), cuya reserva ha sido obligada en el desarrollo de los planeamientos que se han ido poniendo en marcha, adicionando a los ya existentes en la ciudad consolidada.

Se han agrupado todos aquellos equipamientos de carácter administrativo o asistencial que prestan algún tipo de servicio a los ciudadanos, por lo que tienen un flujo de visitas periódico, aunque irregular, a lo largo de los días laborables.

Este tipo de equipamientos tienen un marcado carácter local, pero en algunas ocasiones prestan un servicio supramunicipal atendiendo al carácter comarcal de los mismos. Entre los primeros se encuentran el Ayuntamiento de Vélez-Málaga, situado en la Plaza de las Carmelitas y las Tenencias de Alcaldía, situadas en lugares centrales de los núcleos.

Otro servicio público de primer nivel es el que presta el Palacio de Justicia, con un juzgado

cabecera de partido judicial, con lo que atrae una importante cantidad de viajes de fuera del municipio y de ámbito comarcal. Estos juzgados se encuentran en la C/ de San Francisco e Vélez-Málaga.

El Hospital Comarcal de la Axarquía se encuentra en el núcleo urbano de Torre del Mar, ubicado en la Avenida del Sol, recibiendo un flujo continuo de visitas, siendo un importante centro atractor comarcal, además de ser un centro de trabajo de cierta relevancia.

Por otro lado, existen una serie de oficinas administrativas que prestan servicio directo a los ciudadanos, siendo también centros significativos de atracción de viajes, como pueden ser la Policía Local, Bomberos, oficinas de empleo, de turismo, el registro de la propiedad, etc....

Para finalizar hay que mencionar la existencia de varios Cementerios, en el Arroyo Camino Cementerio (Vélez- Málaga), en la Calle del Doctor Marañón (Torre del Mar), y en la Calle Granada (la Caleta de Vélez), donde los flujos de personas son muy irregulares sobre todo concentrándose en los domingos y días señalados según la liturgia, así como Iglesias y lugares de culto religioso (Almayate, Chilches, Benjarafe, Lagos, Mezquitilla,).

NÚCLEO	ENTIDAD TERRITORIAL	CARÁCTER (Público y Privado)	DENOMINACIÓN
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Administrativo (P)	Ayuntamiento de Vélez-Málaga y sus sedes
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Administrativo (P)	Oficina de Atención al Ciudadano
Chilches	Litoral Oeste	Administrativo (P)	Tenencia de Alcaldía de Chilches
Benjarafe	Litoral Oeste	Administrativo (P)	Tenencia de Alcaldía de Benjarafe
Almayate	Litoral Oeste	Administrativo (P)	Tenencia de Alcaldía de Almayate
Triana	Interior	Administrativo (P)	Tenencia de Alcaldía de Triana
Cajíz	Interior	Administrativo (P)	Tenencia de Alcaldía de Cajíz
Trapiche	Interior	Administrativo (P)	Tenencia de Alcaldía de Trapiche
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Administrativo (P)	Tenencia de Alcaldía de Torre del Mar
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Administrativo (P)	Tenencia de Alcaldía de Caleta de Vélez
Mezquitilla	Litoral Este	Administrativo (P)	Tenencia de Alcaldía de Mezquitilla
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Social-Comarcal (P)	Centro Comarcal de Drogodependencias y Adicciones
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Sanitario – Comarcal (P)	Hospital de la Axarquía
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Administrativo - Comarcal (P)	Palacio de Justicia
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Social (P)	Cementerio de Vélez-Málaga
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Social (P)	Cementerio de Torre del Mar
Chilches	Litoral Oeste	Social (P)	Cementerio de Chilches
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Social (P)	Cementerio de Caleta de Vélez
Cajíz	Interior	Social (P)	Cementerio de Cajíz
Benjarafe	Litoral Oeste	Social (P)	Cementerio de Benjarafe
Almayate	Litoral Oeste	Sanitario (P)	Consultorio de Almayate
Chilches	Litoral Oeste	Sanitario (P)	Consultorio de Chilches
Triana	Interior	Sanitario (P)	Consultorio de Triana
Cajíz	Interior	Sanitario (P)	Consultorio de Cajíz
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Sanitario (P)	Centro de Salud Vélez-Norte
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Sanitario (P)	Centro de Salud Vélez-Sur
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Sanitario (P)	Centro de Salud Torre del Mar
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Sanitario (P)	Consultorio de Caleta
Benjarafe	Litoral Oeste	Sanitario (P)	Consultorio de Benjarafe
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Sanitario-Concertado (P)	Centro de Diálisis de la Axarquía
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Administrativo	Distrito Atención Primaria y Área de Gestión

Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Sanitario(P) Asistencial (P)	Sanitaria Axarquía Centro de Día de Personas Mayores de Capuchinos en Vélez-Málaga
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Asistencial (P)	Centro de Día de Personas Mayores de Caleta
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Asistencial (P)	Centro de Día de Personas Mayores de Torre del Mar
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Asistencial (PR)	Centro Residencial de Personas Mayores de Asistidos Seniors Vélez-Málaga
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Asistencial (PR)	Centro Residencial de Personas Mayores Caleta del Sol
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Asistencial (PR)	Centro Residencial de Personas Mayores Casa Klein
Benajárfes	Litoral Oeste	Asistencial (PR)	Centro Residencial de Personas Mayores Monte Azul
Triana	Interior (Pago de la Dehesa)	Asistencial (PR)	Centro Residencial de Personas Mayores Reina
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Asistencial (PR)	Centro Residencial de Personas Mayores y UED Seniors Torre del Mar- Alzheimer
Benajárfes	Litoral Oeste	Asistencial (PR)	Centro Residencial de Personas Mayores Victoria
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Asistencial (PR)	Centro Residencial de Personas Mayores asistidos Sanysol
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Social (P)	Centro Juvenil Barrio del Pilar
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Social (PR)	Centro Ocupacional Anne-Axarquía
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Social (PR)	Centro Ocupacional Asprovélez
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Social (PR)	Residencia de adultos Asprovélez
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Social (PR)	Unidad de Estancia Diurna Anne-Axarquía
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Social (P)	Patronato Municipal de Asuntos Sociales de Vélez-Málaga
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Administrativo - Cultural (P)	Archivo Municipal Histórico y Biblioteca del centro de estudios del Exilio
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Cultural (P)	Teatro El Carmen
Triana	Interior	Cultural (P)	Café Teatro de Triana
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Cultural (P)	Biblioteca Pública Municipal Don José Ramos Cabello
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Cultural (P)	Biblioteca Pública Municipal Federico Vahey
Triana	Interior	Cultural (P)	Biblioteca Pública Municipal de Triana
Chilches	Litoral Oeste	Cultural (P)	Agencia de Lectura de Chilches
Benajárfes	Litoral Oeste	Cultural (P)	Agencia de Lectura de Benajárfes
Almayate	Litoral Oeste	Cultural (P)	Agencia de Lectura de Almayate
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Cultural (P)	Agencia de Lectura de Caleta
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Cultural (P)	Biblioteca del Hospital La Axarquía
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Cultural (P)	Centro de Arte Contemporáneo Francisco Hernández
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Cultural (P)	Museo de la Semana Santa
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Cultural (P)	Sala de Exposiciones Cipriano Maldonado de Casa Larios
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Cultural (P)	Sala de Exposiciones Las Carmelitas de la Casa Consistorial
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Cultural (P)	Sala del Legado Joaquín Lobato en Palacio de Beniél y Museo María Zambrano

Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Cultural (P)	Sala de Exposiciones San Francisco
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Cultural (P)	Sala de Exposiciones en Teatro El Carmen
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Cultural (PR)	Galería de Arte María Soto
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Administrativa (P)	Oficina Municipal de Turismo
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Administrativa - Comarcal (P)	Oficina de la Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol Oriental
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Administrativa (P)	Oficina de la Asociación para la promoción turística de la Axarquía
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Cultural (P)	Edificio de usos múltiples de Fábrica de Torre del Mar y Centro de Interpretación del Azúcar
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Asistencial-Comarcal(P)	Estación de Autobuses
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Asistencial-Comarcal(P)	Estación de Autobuses
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Asistencial (P)	Centro Municipal de Desarrollo Infantil y Atención Temprana
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Asistencial - Social (P)	Centro de Información a la Mujer
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Asistencial - Social (P)	Comedor Social municipal
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Administrativa - Asistencial(P)	Jefatura Policía Local y Protección Civil
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Asistencial-Comarcal(P)	Subjefatura Policía Local
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Asistencial - Comarcal (P)	Parque Bomberos Consorcio
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Asistencial - Comarcal (P)	Cuartel de la Guardia Civil
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Asistencial-Comarcal(P)	Comisaría Policía Nacional
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Asistencial-Comarcal(P)	Puesto de Policía Aduanera y Ayudantía de Marina en Puerto de La Caleta
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Asistencial (P)	Oficina de Servicios Sociales
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Asistencial (P)	Oficina de Servicios Sociales
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Asistencial(P)	Programas de servicios sociales
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Administrativo (P)	Oficina Municipal de Información al Consumidor (OMIC)
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Administrativo (P)	Organismo Autónomo Local de Desarrollo Integral del Municipio de Vélez-Málaga (OALDIM)
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Administrativo-Asistencial (P)	Centro de Apoyo al Desarrollo Empresarial (CADE)
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Administrativo (P)	Empresa Municipal de Servicios, Vivienda, Infraestructuras y Promoción de Vélez Málaga
Trapiche	Interior	Administrativo (P)	Parque Tecnológico Costa del Sol-Axarquía
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Administrativo (P)	Oficinas del Servicio Andaluz de Empleo
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Administrativo(P)	Oficina de la Tesorería de la Seguridad Social
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Administrativo(P)	Instituto Social de la Marina (Seg.Social)
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Administrativo (P)	Oficinas de la Seguridad Social en Vélez Málaga
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Administrativo (P)	Oficinas de Empleo del Servicio de Empleo Público Estatal

Es reseñable, no obstante, al margen de los servicios públicos que se prestan desde el ámbito de atención a la población en aspectos de bienestar, la existencia de 17 asociaciones privadas que cubren distintos ámbitos y se relacionan con distintas iniciativas (asociaciones de empresarios, asociaciones de padres de alumnos, asociaciones de enfermos, asociaciones de ayuda a la reinserción, asociaciones sociales de diferentes etnias, asociaciones culturales, etc...).

### 2.2.1.3 La calidad del Aire.

#### DIAGNÓSTICO DE LA CALIDAD ATMOSFÉRICA.

La Axarquía es una comarca llena de contrastes, también en su clima. Sierras nevadas a 2000 metros de altitud junto a las tranquilas playas de clima tropical. Una región única por la benignidad de sus temperaturas. Cabe destacar un dato como los 320 días de sol al año.

El clima de la Axarquía-Costa del Sol es básicamente mediterráneo, semitropical, con suaves inviernos y cálidos veranos. En algún momento del año hay lluvias torrenciales y en general, toda la fachada mediterránea constituye una zona térmicamente privilegiada pero muy especialmente la franja costera.

Lo que da su carácter especial a la climatología de esta zona de la Provincia de Málaga es su situación geográfica. Al norte, las Sierras de Alhama, Tejeda y Almijara la protegen de los vientos fríos. Su latitud subtropical le permite disfrutar de 3000 horas de sol al año. La influencia del mar Mediterráneo hace que las temperaturas, tanto la ambiental como la del agua del mar, no varíen demasiado y sean agradables durante todo el año.

Su orografía, que se eleva desde el nivel del mar en el sur, a picos de 2.000 metros de altura en el norte, le confiere tres sub-climas, aunque sin muchas variaciones entre ellos. El área costera, entre Málaga y Nerja, tiene un clima excepcional con una temperatura media de 10 °C en Enero y de 25 °C en Agosto, donde el rigor del invierno apenas se deja sentir.

En los valles del interior el clima es ligeramente más extremo, los inviernos son más fríos y los veranos más cálidos. Los pueblos que se sitúan por encima de los 900 metros tienen inviernos más fríos y veranos más frescos que en la Costa.

En cuanto a los datos de precipitaciones y como ya se ha comentado se trata de un clima que alterna años de escasas lluvias con otros de lluvias más abundantes.

Además, las lluvias suelen ser torrenciales, lo que incrementa los problemas que se provocan en los cauces, tanto en cuestión de avenidas, inundaciones, imposibilidad de evacuar por las obras de fábrica existentes, etc. En las épocas secas, muchos de los cauces se han convertido en caminos de acceso a fincas, acabando con la vegetación y deteriorando el propio cauce y su ribera, con la consiguiente alteración del régimen del agua en caso de lluvias (aumento de la velocidad, desborde de ríos, etc.).

#### DIAGNÓSTICO DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA.

Vélez-Málaga no posee grandes polos industriales que produzcan fuertes emisiones a la atmósfera y además, su carácter costero garantiza la renovación periódica del aire. Sin embargo, existen dos focos de emisiones que pueden alterar la calidad atmosférica: el tráfico rodado y, por otro, la industria de la teja.

El tráfico es una fuente móvil, considerada por la población como "inevitable" y aunque el número de vehículos ha aumentado se han reducido las emisiones por la introducción de mejoras en los procesos de combustión.

La industria de la teja se sitúa en la franja norte del núcleo urbano principal y aunque en los momentos actuales pasa por un desmantelamiento masivo de las instalaciones preexistentes, mantienen su actividad algunas de las numerosas empresas que históricamente se han dedicado a la actividad de tejares.

#### ESTUDIO DE EMISIONES ATMOSFÉRICAS

La catalogación y descripción de las fuentes emisoras contaminantes, con carácter general, es compleja. En el apartado de *Incidencia Ambiental de Actividades* ya se han anotado las principales fuentes de emisiones atmosféricas relacionadas con la industria. Sin embargo, existen otro tipo de fuentes, muchas de ellas de origen difuso, cuya contribución influye en el estado final de la calidad atmosférica.

Los últimos datos fiables sobre emisiones de contaminantes son de 2.007 y pertenecen al *Inventario de Emisiones Atmosféricas de Andalucía*.

Para realizar el análisis correspondiente a cada uno de los contaminantes tendremos en cuenta que las principales fuentes de emisiones en Vélez-Málaga son, siguiendo la clasificación del propio Inventario, las siguientes:

- Plantas industriales (Industria de materiales no metálicos o Industria del aceite)
- Plantas no industriales (Hospital Comarcal y EDAR)
- Fuentes de área móviles (Tráfico rodado y Maquinaria agrícola.
- Fuentes de área estacionarias (Agricultura, fuentes biogénicas, sector doméstico, y Estaciones de servicio)

Se expondrá una reseña sobre cada contaminante emitido, haciendo alusión sistemática a tres aspectos:

- Principales efectos sobre la salud, seres vivos y materiales.
- Principales fuentes de ese contaminante en Vélez-Málaga.
- Cantidad emitida en 2007 y comparativa con municipios cercanos.

EMISIONES DE SO2

**Efectos**

Los principales efectos del SO2 sobre la salud son las irritaciones en el aparato respiratorio, ojos y mucosas aunque se produce con concentraciones muy altas. También afecta a las plantas acelerando la necrosis de algunas de sus partes. Acelera los procesos de oxidación por lo que produce el deterioro de algunos materiales y también contribuye a la generación de lluvia ácida.

**Principales fuentes en Vélez-Málaga**

El principal emisor de SO2 de Vélez-Málaga es el tráfico rodado.

**Emisión**

En Vélez-Málaga se emitieron entre 10-100 toneladas en 2.007. Comparativamente, el dato es superior al del resto de municipios de la Axarquía, donde Torrox y Nerja no alcanzaron las 10 toneladas. Sin embargo, las emisiones fueron menores que en Málaga capital.



**Emisiones de SO2 en Vélez-Málaga y municipios del entorno.**

*Fuente: Inventario de Emisiones Atmosféricas de Andalucía, 2007.*

EMISIONES DE NOx

**Efectos**

Los principales efectos de los NOx son las irritaciones oculares y lagrimales, broncoconstricciones respiratorias y, en casos muy severos, edemas y fibrosis pulmonar. Contribuye a los procesos de eutrofización de aguas y de lluvia ácida.

**Principales fuentes en Vélez-Málaga**

El principal emisor de NOx en el municipio de Vélez-Málaga es el tráfico rodado seguido de la maquinaria agrícola y la agricultura.

**Emisión**

En 2.007 se emitieron menos de 50 toneladas de NOx. La cantidad es muy aceptable, teniendo en cuenta que en Málaga capital se emitió, por término medio, 10 veces más cantidad de Nox.



**Emisiones de NOx en Vélez-Málaga y municipios del entorno.**

Fuente: *Inventario de Emisiones Atmosféricas de Andalucía, 2007*

EMISIONES DE PARTÍCULAS (PM10)

**Efectos**

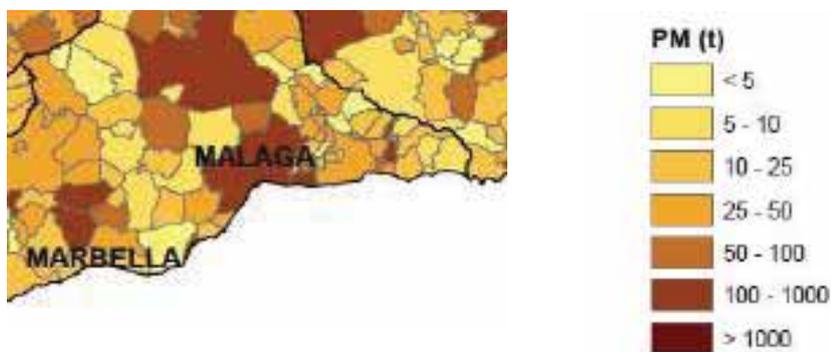
Los principales efectos sobre la salud de las partículas se producen sobre las vías respiratorias. Causan tos, dificultades para respirar, aumento de la mucosa y agudiza los problemas de asma. Paralelamente, pueden causar otros problemas al llevar adheridos o estar compuestas por metales pesados.

**Principales fuentes en Vélez-Málaga**

Las principales fuentes en Vélez-Málaga son las relacionadas con la industria de la teja (extracción de materiales y combustión en los hornos) y con la industria de minerales no metálicos (hormigoneras). También pueden producir emisiones la industria del aceite, la agricultura y el tráfico rodado.

**Emisión**

La emisión de partículas en Vélez-Málaga es notable, siendo de las más altas de toda la Comarca de la Axarquía. Se sitúa en menor rango que la capital malagueña, con valores dentro del rango de 25-50 toneladas para el año 2.007.



**Emisiones de partículas en Vélez-Málaga y municipios del entorno.**

Fuente: *Inventario de Emisiones Atmosféricas de Andalucía, 2007.*

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

**Efectos**

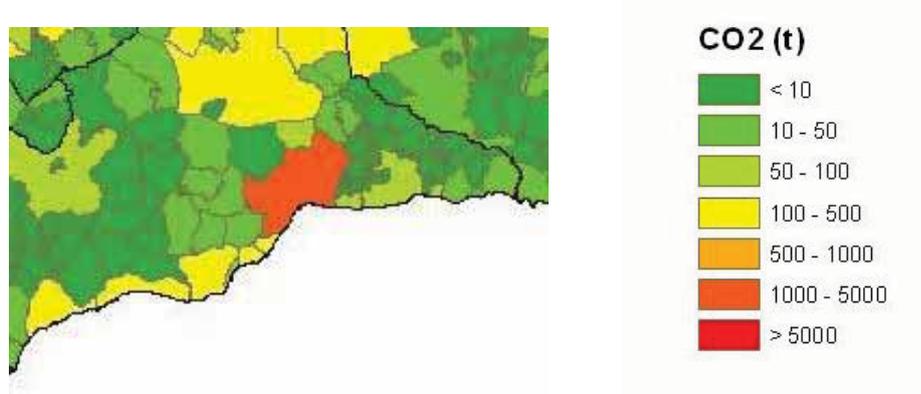
No tiene efectos sobre la salud *per se*. Se halla de forma natural en la atmósfera. Sin embargo, se ha creído conveniente su inclusión ya que es responsable del agravamiento del Efecto Invernadero en la atmósfera y su concentración a nivel global ha aumentado progresivamente en las últimas décadas.

**Principales fuentes en Vélez-Málaga**

Las principales fuentes a nivel municipal son el tráfico rodado y el sector doméstico. También pueden aportar emisiones la industria de la teja y otras industrias menores (hornos de pan, etc).

**Emisión**

En 2.005, Vélez-Málaga emitió entre 50-100 toneladas. La cifra es la mayor de todos los municipios de la Axarquía. Sin embargo, se sitúa debajo de los niveles de la Costa del Sol occidental y muy por debajo de Málaga capital (del orden de una emisión 20 veces menor).



**Emisiones de CO<sub>2</sub> en Vélez-Málaga y municipios del entorno.**

Fuente: Inventario de Emisiones Atmosféricas de Andalucía, 2005.

EMISIONES DE CO

**Efectos**

Los efectos sobre la salud son mareos, náuseas, dolor de cabeza y dificultades respiratorias. Puede producir incluso la asfixia pero ello sólo se produce en habitaciones cerradas y a altas concentraciones.

**Principales fuentes en Vélez-Málaga**

Las principales fuentes en Vélez-Málaga son, por este orden, el tráfico rodado y el sector doméstico. También puede emitir la industria de la teja.

**Emisión**

Vélez-Málaga desde los primeros datos de 2.007 ha disminuido la cantidad de CO emitida a la atmósfera hasta situarse en 2.007 en valores 100-250 toneladas. Los valores son mucho menores que los de Málaga capital, donde se emiten entre 3 y 15 veces más CO.



**Emisiones de CO en Vélez-Málaga y municipios del entorno.**

Fuente: Inventario de Emisiones Atmosféricas de Andalucía, 2007.

EMISIONES DE COMPUESTOS ORGÁNICOS VOLÁTILES NO METÁLICOS (COVNM)

**Efectos**

Irritación de ojos y fosas nasales, dolor de cabeza, náuseas y mareos. También pueden aparecer daños en el hígado, riñones y el sistema nervioso central.

**Principales fuentes en Vélez-Málaga**

Son las fuentes biogénicas (emisiones de la propia vegetación u otros procesos metabólicos), el sector doméstico, el uso disperso de disolventes y la agricultura.

**Emisión**

Vélez-Málaga emitió menos de 100 toneladas de COVNM en 2.007. La emisión fue unas 100 veces menor que en Málaga capital.



**Emisiones de Compuestos Orgánicos Volátiles No Metálicos (COVNM) en Vélez-Málaga y municipios del entorno.**

Fuente: Inventario de Emisiones Atmosféricas de Andalucía, 2007.

EMISIONES DE METANO (CH<sub>4</sub>)

**Efectos**

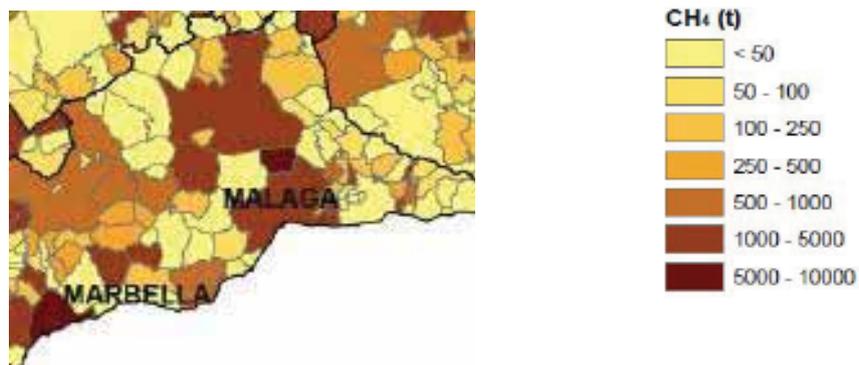
El metano no tiene riesgos directos sobre la salud. Sin embargo, tiene una capacidad para potenciar el Efecto Invernadero 300 veces mayor que el CO<sub>2</sub> siendo en concentraciones elevadas inflamable.

**Principales fuentes en Vélez-Málaga**

Las fuentes comunes de emisión no se encuentran representadas en Vélez-Málaga, ya que no existe planta de tratamiento de residuos urbanos y la ganadería no es importante. Podríamos destacar las fuentes biogénicas, la agricultura y el tráfico rodado.

**Emisión**

En Vélez-Málaga se emiten entre 50-100 toneladas de metano, similar a otros municipios de la Axarquía como Torrox o Nerja mientras que en Málaga capital se emite más de 10 veces esta cifra.



**Emisiones de metano (CH<sub>4</sub>) en Vélez-Málaga y municipios del entorno.**

Fuente: Inventario de Emisiones Atmosféricas de Andalucía, 2007.

EMISIONES DE ÓXIDO NITROSO (N<sub>2</sub>O)

**Efectos**

Es un tóxico leve. Su exceso es narcótico y anestésico. Sin embargo, tiene un poder de Efecto Invernadero de unas 150 veces mayor que el CO<sub>2</sub>. Además, contribuye a la generación de la lluvia ácida.

**Principales fuentes en Vélez-Málaga**

La agricultura y el tráfico rodado.

**Emisión**

Las emisiones en 2.007 fueron de 25-50 toneladas, la mitad de lo emitido en Málaga capital, siendo el principal emisor de los municipios de la Axarquía.



**Emisiones de N<sub>2</sub>O en Vélez-Málaga y municipios del entorno.**

Fuente: Inventario de Emisiones Atmosféricas de Andalucía, 2007.

EMISIONES DE BENCENO

**Efectos**

Es un tóxico potente. Produce somnolencia, mareo, alucinaciones, taquicardia y dolor de cabeza.

**Principales fuentes en Vélez-Málaga**

El principal emisor y, prácticamente el único, en el municipio de Vélez-Málaga es el tráfico rodado.

**Emisión**

Como en la mayoría de los contaminantes, las emisiones de benceno en Vélez-Málaga están por encima del resto de municipios de la Axarquía y por debajo de Málaga capital. Entre 0,001-0,1 toneladas fueron emitidas en 2.007.



**Emisiones de benceno en Vélez-Málaga y municipios del entorno.**

Fuente: Inventario de Emisiones Atmosféricas de Andalucía, 2007.

EMISIONES DE PLOMO

**Efectos**

Es un tóxico muy nocivo produciendo daños en el sistema nervioso y riñones además de alteraciones en la sangre, en el sistema nervioso central y en el metabolismo de algunas vitaminas. Los niños son especialmente sensibles generando problemas en el crecimiento.

**Principales fuentes en Vélez-Málaga**

La única fuente en Vélez-Málaga es el tráfico rodado.

### Emisión

Se emitieron entre 5-10 kilos de plomo en 2.007, menos que en la capital y más que en el resto de municipios de la Axarquía, exceptuando Rincón de la Victoria.



#### Emisiones de plomo en Vélez-Málaga y municipios del entorno.

Fuente: Inventario de Emisiones Atmosféricas de Andalucía, 2007.

### VALORACIÓN

La tónica general de las emisiones contaminantes en Vélez- Málaga es de producir más emisiones que el resto de municipios de la Comarca de la Axarquía pero menos que Málaga capital. La explicación es sencilla: Vélez-Málaga es el principal núcleo urbano y capital de dicha Comarca. Las principales fuentes de emisión son el tráfico rodado, en especial lo que respecta a NOx, CO, CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O, partículas y benceno. La industria de la teja y otras relacionadas con la combustión puede producir emisiones de partículas, SO<sub>2</sub>, CO y CO<sub>2</sub>. La agricultura contribuye con emisiones de NOx y N<sub>2</sub>O. Cabe destacar la aportación del sector doméstico a las emisiones de CO<sub>2</sub>, CO y COVNM.

No existen datos sobre fuentes concretas de emisiones. El Diagnóstico Ambiental de 2.004 presentaba que, para mediciones efectuadas en 1.997, se cumplían los estándares de calidad con una sola salvedad: las partículas. Es previsible que en circunstancias puntuales y bajo ciertas condiciones meteorológicas se produzcan concentraciones de partículas por encima de lo establecido en la normativa.

### CONSUMO ENERGÉTICO Y EMISIONES DE CONTAMINANTES PROVENIENTES DEL TRANSPORTE.

El consumo energético y las emisiones contaminantes, son indicadores fundamentales para iniciar a plantear objetivos y estrategias de movilidad que mejoren la calidad del aire y que economicen el consumo energético en Vélez Málaga derivados del transporte. Para el cálculo de emisiones contaminantes y consumo energético se ha empleado el programa AMBIMOB- U, creado por el Institut Cerdà para la Generalitat de Catalunya.

Para la obtención de los resultados se han introducido por un lado los datos que caracterizan el viaje mecanizado en Vélez Málaga, y por otro los datos del parque de vehículos pormenorizando por tipo de vehículo y de combustible.

### CARACTERIZACIÓN DEL TRAYECTO MECANIZADO EN VÉLEZ MÁLAGA

Conviene en este punto recordar que el municipio de Vélez Málaga tiene una población de 76.911 (2013). La longitud media del recorrido urbano en Vélez Málaga, se ha estimado teniendo en cuenta los tiempos de recorrido de los desplazamientos urbanos y una velocidad media de desplazamiento de 15 km/h, obteniéndose como resultado una **longitud media de recorrido de 4,4 Km.**

La movilidad total en veh – km en cada sistema de transporte se ha calculado con la siguiente fórmula:

$$Mt \text{ (Veh./ Km)} = Lm \times n^\circ \text{ mecanizados} \times \% \text{ parque vehículos}$$

Donde **Mt** es la movilidad total del sistema en (veh – Km), **Lm** es la longitud media del recorrido (4,4 km), **nº mecanizados** es el número total de desplazamientos mecanizados, y **% parque vehículos** es el grado de participación de cada sistema en el parque de vehículos.

Para calcular la caracterización media del viaje, es decir las características del viario por el cual se realizan los viajes se han utilizado tres variables:

1. Vía congestionada (50%): Vías donde la Intensidad supera la capacidad recomendada
2. Vía principal (35%): Viario principal donde la intensidad no supera la capacidad recomendada
3. Vía secundaria (15%): Viario secundario donde la intensidad no supera la capacidad recomendada

El reparto de estas tres variables se ha realizado mediante SIG, extrapolando una muestra de tramos de viario principal y tramos de viario secundario. Este análisis da los siguientes resultados:

El viario principal actual se encuentra utilizado en un 37% de su longitud por encima de su capacidad recomendada, significando este dato una imperfecta jerarquía viaria, existiendo tramos principales cuya capacidad es propia de viarios secundarios o locales.

El viario secundario se encuentra utilizado en un 60% de su longitud por encima de su capacidad recomendada, al igual que el principal la inexistencia de criterios jerárquicos en la red viaria actual, otorga intensidades de tráfico superiores en muchos casos a la capacidad del viario.

Los datos que caracterizan el trayecto en los distintos grupos de vehículos, introducidos en el programa para el cálculo del consumo energético y emisiones contaminantes, se muestran en las siguientes tablas:

VEHÍCULO	ÁMBITO URBANO	% MOVILIDAD	VELOCIDAD	MOVILIDAD TOTAL (VEH x KM)
COCHES	VÍA CONGESTIONADA	50	10	
	VÍA PRINCIPAL	35	30	
	VÍA SECUNDARIA	15	20	
TAXIS	VÍA CONGESTIONADA	50	10	142.473.671
	VÍA PRINCIPAL	35	30	
	VÍA SECUNDARIA	15	20	
AUTOBUSES	VÍA CONGESTIONADA	50	10	212.680
	VÍA PRINCIPAL	35	30	
	VÍA SECUNDARIA	15	20	
MOTOS	VÍA CONGESTIONADA	50	10	279.143
	VÍA PRINCIPAL	35	30	
	VÍA SECUNDARIA	15	20	
MERCANCÍAS PESADAS	VÍA CONGESTIONADA	50	10	
	VÍA PRINCIPAL	35	30	
	VÍA SECUNDARIA	15	20	
MERCANCÍAS LIGERAS	VÍA CONGESTIONADA	50	10	2.645.212
	VÍA PRINCIPAL	35	30	
	VÍA SECUNDARIA	15	20	
				56.152.040
				40.887.795

Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vélez Málaga (2.013)

#### DATOS DEL PARQUE DE VEHÍCULOS

Para introducir los datos correspondientes al parque de vehículos de Vélez Málaga se han empleado 2 fuentes para clasificar minuciosamente el parque en tipo de vehículos y de combustible. Las fuentes han sido los datos obtenidos del I.E.A., y las tablas orientativas para el reparto ofrecidas por el programa AMBIMOB- U. Los datos introducidos han sido los siguientes:

VEHÍCULO	UNIDADES	%	COMBUSTIBLE		% PROVINCIAL
			GASOLINA %	DIESEL %	
TURISMOS	32.335	67	44	56	4,40
CAMIONES Y FURGONETAS	9.220	19	10	90	5,40
MOTOS	5.434	11	100	0	4,40
TRACTORES	160	0			4,50
AUTOBUSES	71	0	0	100	4,40
OTROS	884	2			4,20
TOTAL	48.104				4,50

### CONSUMO ENERGÉTICO

El consumo energético total en Vélez Málaga derivado de los sistemas de transporte, asciende a 17.385 toneladas equivalentes de petróleo al año.

El mayor consumo de energía con diferencia la obtienen los coches con una cuota del 63%, seguido de los vehículos ligeros de mercancías con una participación del 26% y las motos con un 7%.

Otro dato muy significativo, es el reparto de consumos por tipo de transporte de viajeros, donde el transporte privado consume un 99% del total del consumo de esta categoría.

### EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (CO<sub>2</sub>)

El transporte en Vélez Málaga emite 52.285 toneladas de CO<sub>2</sub> al año siendo, el mayor responsable de estas emisiones el coche con una participación del 63%, seguido de los vehículos ligeros de mercancías con una participación del 25%. El transporte de viajeros es el causante del 65% de las emisiones de CO<sub>2</sub> frente a un 35% de emisiones del transporte de mercancías y el transporte de viajeros privado es el causante del 99% de las emisiones de CO<sub>2</sub>, frente a un 1% de emisiones que causa el transporte público.

### CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA (NO<sub>x</sub>, PM10)

El 54% de las emisiones de NO<sub>x</sub> se producen por los coches, frente a un 31% y 8% de las emisiones que son producidas por vehículos ligeros de mercancías y motos respectivamente.

El transporte de viajeros privado es el causante del 97% de las emisiones de NO<sub>x</sub>, frente a un 3% de emisiones que causa el transporte público.

En cuanto a emisiones de PM10, el coche tiene una participación del 54%, frente a un 25%, 18% de las emisiones que son producidas por vehículos ligeros de mercancías y motos respectivamente.

Por último, el transporte de viajeros privado es el causante del 99% de las emisiones de PM10, frente a un 1% de emisiones que causa el transporte público.

#### **2.2.1.4 La calidad lumínica.**

A partir de la entrada en vigor de la Ley 7/2.007 de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (G.I.C.A.) se produce la primera regulación autonómica en Andalucía sobre contaminación lumínica. El posterior desarrollo reglamentario de la G.I.C.A. en este sentido se lleva a cabo mediante el Decreto 357/2.010, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética (modificado por el Decreto 6/2.012, de 17 de enero).

El Reglamento tiene como objetivos evitar las intrusiones del alumbrado exterior en el ámbito privado, preservar los hábitats naturales más sensibles a este tipo de impacto ambiental, garantizar el buen funcionamiento de los observatorios astronómicos y mejorar la eficiencia energética, e incluye la regulación de la Zonificación lumínica y los tipos de alumbrado.

La Zonificación Lumínica resulta en parte competencia de la administración autonómica y en parte de la municipal dado que la determinación de las Áreas oscuras o E1 la realiza la consejería competente en medio ambiente de la Junta de Andalucía, mientras que las zonas E2, Áreas que admiten flujo luminoso reducido, E3, Áreas que admiten flujo luminoso medio y E4, Áreas que admiten flujo luminoso elevado, deben ser propuestas por los ayuntamientos y aprobadas por la Junta.

PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN

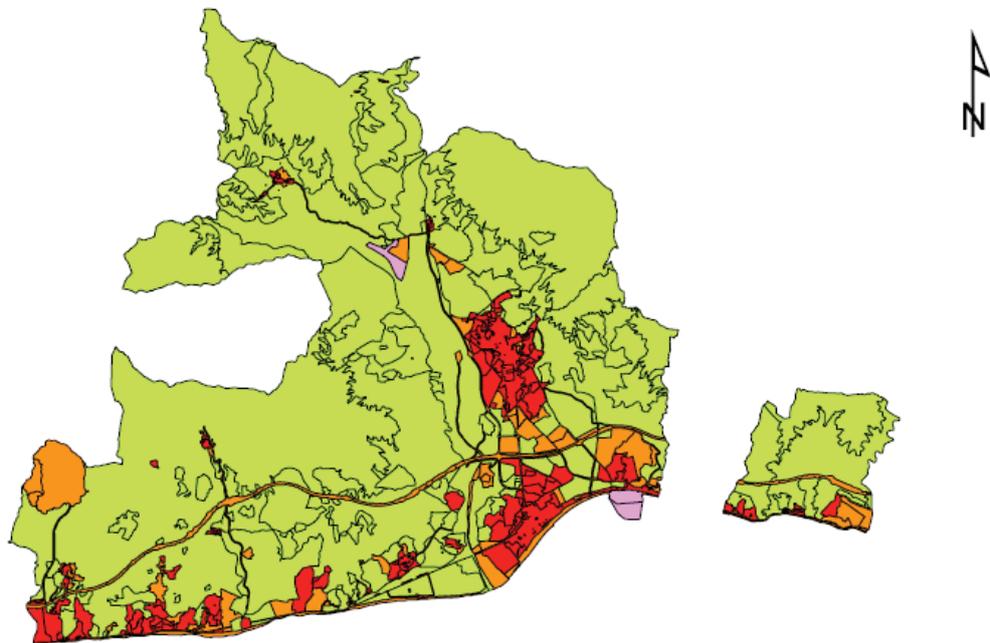
El Informe sobre la Zonificación Lumínica Municipal, a remitir a la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, que se redactará convenientemente en el documento de aprobación inicial del P.G.O.U. incluirá el siguiente contenido:

1. Clasificación y calificación del suelo en cada zona.
2. Edificabilidad de las distintas zonas.
3. Límites de cada zona en formato shapefile (shp) o compatible y en el sistema de referencia European Datum 1950 (ED50) o European Terrestrial Reference System 89 (E.T.R.S.89), en proyección U.T.M. Huso 30.
4. Cartografía de las áreas lumínicas de todo el Municipio en el formato referido en el apartado anterior.
5. Informe descriptivo que incluya una justificación de la zonificación.
6. Programa de adaptación de las instalaciones de alumbrado exterior existentes a los requerimientos del Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno. El programa contendrá como mínimo:

- 6.1. Análisis de la adecuación de las instalaciones de alumbrado exterior existentes en función de la zona lumínica en que se encuentren.
- 6.2. Descripción de las actuaciones necesarias para adaptar dichas instalaciones de alumbrado exterior.
- 6.3. Cronograma de ejecución.
- 6.4. Valoración del coste de las mismas.

Una vez aprobada por el Ayuntamiento la Zonificación Lumínica en su término municipal, deberá comunicarla a la Administración de la Junta de Andalucía de acuerdo con el régimen de remisión de actos y acuerdos de las Corporaciones Locales regulado en el artículo 56 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, y en el Decreto 41/2.008, de 12 de febrero. Dicha comunicación deberá realizarse en un plazo máximo de dos meses desde la aprobación de la Zonificación Lumínica correspondiente.

Existe una propuesta de zonificación lumínica del término municipal redactada por el Área de Medio Ambiente del Excmo Ayuntamiento de Vélez-Málaga, en agosto de 2.013, que se muestra a continuación:



<p>Autor El Técnico Superior de Medio Ambiente</p> <p>Francisco Rodríguez Fernández</p>		<p><b>LEYENDA</b></p> <p>Zonación Lumínica</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> E2</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FF8C00; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> E3</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> E4</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #DDA0DD; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> NO CONTEMPLADO</li> </ul>	<p style="text-align: center; font-size: small;">PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN LUMÍNICA DEL MUNICIPIO DE VÉLEZ MÁLAGA CONFORME AL DECRETO 367/2916, DE 3 DE AGOSTO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DEL CIELO NOCTURNO</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Denominación: ZONACIÓN LUMÍNICA</td> <td style="width: 40%;">Fecha: agosto 20</td> </tr> <tr> <td>PROMOTOR: EXCMO. AYUNTAMIENTO, DE VÉLEZ MÁLAGA, Área de Medio Ambiente</td> <td>Escala: 1:75.000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Plano: ZL Hoja nº 1</td> </tr> </table>	Denominación: ZONACIÓN LUMÍNICA	Fecha: agosto 20	PROMOTOR: EXCMO. AYUNTAMIENTO, DE VÉLEZ MÁLAGA, Área de Medio Ambiente	Escala: 1:75.000		Plano: ZL Hoja nº 1
Denominación: ZONACIÓN LUMÍNICA	Fecha: agosto 20								
PROMOTOR: EXCMO. AYUNTAMIENTO, DE VÉLEZ MÁLAGA, Área de Medio Ambiente	Escala: 1:75.000								
	Plano: ZL Hoja nº 1								

### 2.2.1.5 El ruido. Niveles de intensidad por ámbitos urbanos.

En el Diagnóstico Ambiental de 2.004 se citaban los niveles de emisión acústica medidas por la Consejería de Medio Ambiente en 2.000 en el municipio de Vélez-Málaga mostrándose los resultados en la siguiente tabla:

Leq			LDN	L10			L90		
24horas	DIURNO	NOCTURNO	LDN	24horas	DIURNO	NOCTURNO	24horas	DIURNO	NOCTURNO
66,7	68,2	59,5	69,3	69,6	71	60,3	40,4	56	37,2

Según las mediciones, los límites de ruidos ambientales establecidos en la normativa andaluza (Decreto 6/2.012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía) se superan para las áreas de tipo I, II y III (áreas de silencio, levemente ruidosa y toleradamente ruidosa). Sin embargo, los datos se tienen que tomar con reservas, ya que, pertenecen al conjunto del municipio, sin zonificar.

#### LÍMITES DE RUIDOS AMBIENTALES

ÁREA DE SENSIBILIDAD ACÚSTICA	NIVELES LÍMITE (dBA)	
	DÍA (7-23H)	NOCHE (23-7H)
	L <sub>aeq,d</sub>	L <sub>aeq,n</sub>
TIPO I (Área de silencio: docente, sanitario y cultural)	55	40
TIPO II (Área levemente ruidosa: residencial y adecuaciones recreativas)	55	45
TIPO III (Área toleradamente ruidosa: hospedaje, comercial, oficinas y deportivo)	65	55
TIPO IV (Área ruidosa: industrial y portuario)	70	60
TIPO V (Área especialmente ruidosa: servidumbres sonoras de transportes)	75	65

Fuente: Decreto 6/2012, de 17 de enero, que aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

#### COMPARATIVA DE LOS NIVELES ACÚSTICOS DE LOS PRINCIPALES MUNICIPIOS DE LA PROVINCIA DE MÁLAGA

CIUDADES	Leq			LDN	L10			L90		
	24horas	DIURNO	NOCTURNO	LDN	24horas	DIURNO	NOCTURNO	24horas	DIURNO	NOCTURNO
Alhaurín de la Torre	63,9	65,2	57,3	66	66,1	67,4	59,1	44,7	52,5	41,3
Alhaurín El Grande	67,6	68,8	63,2	70,8	69,8	70,8	65,2	46,5	57,9	42
Antequera	67,1	68,4	61,9	70,6	69,3	70,6	62,7	42	54,8	38,5
Benalmádena	66	67,3	60,3	69,1	68,3	69,2	62,4	46,9	57,8	42,3
Cártama	64,1	65,4	59,1	67	66,1	67	61,2	48,4	55,4	44,1
Coín	66,7	68	61,3	69,4	68,9	70	63,5	44,6	56,8	43
Estepona	63,6	64,7	57,9	67,1	66,4	67,3	59,2	43,9	53,7	41,2
Fuengirola	65,3	66,6	60,2	69	67,7	68,7	62	46	57,8	41,2
Málaga	65,65	66,67	60,25	68,74	68,32	69,05	62,69	47,54	57,06	43,81
Marbella	63,58	64,87	58,73	66,79	66,16	67,07	61,21	45,81	54,17	42,33
Mijas	64,8	66,1	59,8	67,7	67,2	68,3	61	44,9	55,2	41,2
Nerja	64,8	65,9	60	67,7	67,6	68,4	62,5	44	54,8	40
Rincón de la Victoria	65,4	66,7	57,8	67,1	68,1	69	59,5	47,5	56,6	45,9
Ronda	66,7	67,3	61,3	70,8	67,8	68,7	61,6	40,5	53,2	37,1
Torrox	65,9	66,9	61,8	69,2	67,9	68,8	64	47,5	54,6	43,7
<b>Vélez-Málaga</b>	<b>66,7</b>	<b>68,2</b>	<b>59,5</b>	<b>69,3</b>	<b>69,6</b>	<b>71</b>	<b>60,3</b>	<b>40,4</b>	<b>56</b>	<b>37,2</b>
Media municipios seleccionados	65,49	66,69	60,02	68,52	67,83	68,83	61,76	45,07	55,52	41,55
Media poblaciones > 50.000 hab.	66	67,2	60,4	69,1	68,5	69,4	62,1	46,1	56,4	42,6
Media Andalucía	64,7	65,9	58,7	67,6	62,4	65	55,7	46,8	55,5	43,3

Para poder establecer una valoración de los niveles de Vélez-Málaga, es conveniente compararla con otros municipios de su entorno o de la provincia de Málaga.

El nivel sonoro equivalente en A (en adelante LeqA) medido durante 24 horas es mayor en Vélez-Málaga que la media de las ciudades seleccionadas y la media andaluza, situándose cercano al de la media de los municipios de más de 50.000 habitantes de Andalucía. Se sitúa como de los más altos de la provincia, superado por Alhaurín el Grande y Antequera.

-El LeqA medido por el día (de 7:00 h. a 23:00 h.) es mayor en Vélez-Málaga que la medida de los municipios señalados, la media de municipios de más de 50.000 habitantes de Andalucía y la media andaluza. Junto con Alhaurín el Grande y Antequera, tiene el nivel provincial más alto.

-El LeqA medido por la noche (de 23:00 h. a 7:00 h.) de Vélez-Málaga es menor que la media de los municipios seleccionados y que la media de los municipios de más de 50.000 habitantes de Andalucía. Se sitúa como un valor bastante bajo en comparación con el resto de municipios.

-El LeqA día y coche corregida (LDN) es, junto con Alhaurín el Grande y Antequera, el más elevado de la provincia. Además, está por encima de las medias indicadas.

El 10 % de las mediciones realizadas en Vélez-Málaga durante el día con de 70 dB o más. Este parámetro es el más alto para toda la provincia. Por el contrario, el 10 % de las mediciones efectuadas durante la noche superan los 60,30 dB situándose como el valor más bajo de los municipios seleccionados tras Alhaurín de la Torre, Estepona y Rincón de la Victoria.

En general, de los resultados se pueden extraer dos **CONCLUSIONES**:

Las mediciones diurnas indican que Vélez-Málaga se sitúa como uno de los municipios más ruidosos de la provincia de Málaga durante el día, junto a Alhaurín el Grande y Antequera.

Paradójicamente, es un municipio con niveles acústicos nocturnos bajos, siendo menos ruidosa por la noche que la media de los municipios de más de 50.000 habitantes de Andalucía y estando por debajo de otros muchos municipios de la provincia de Málaga.

Hay que advertir que estos datos se deben considerar con reservas ya que puede ser arriesgado establecer comparativas entre municipios basándose en sólo un nivel sonoro medio de diferentes puntos.

#### **GESTIÓN MUNICIPAL.**

En Vélez Málaga, la ejecución de la normativa, control y disciplina acústica la lleva a cabo la policía local.

Los recursos humanos destinados son de 1 oficial y 2 policías. Uno de ellos cuenta con la acreditación de técnico de medición de contaminación acústica (Orden de 29 de Junio de 2.004). Los recursos materiales son un sonómetro, calibrador, ordenador y software específico para el tratamiento de datos sonoros.

Las actividades de medición se iniciaron en 2.005. Se realizan dos tipos de mediciones:

1. Control de establecimientos: realizadas de oficio o a petición de vecinos.

2. Control dentro de domicilios: se ejecutan mediciones dentro de los domicilios por petición de los vecinos como parte integrante de expediente de denuncia.

Las principales zonas emisiones de ruido se tipifican en dos:

1. Zonas de movida juvenil: destacan Plazamar, y zonas de bares de copas de Torre del Mar.
2. Polígonos industriales.

El principal problema relacionado con el ruido producido por el tráfico lo supone la presencia de quads. A Enero de 2.007, las denuncias tramitadas se enfocan mediante la descripción como escapes libres o deteriorados, ya que, la tramitación administrativa por emisiones excesivas de ruido son complejas y lentas. Vélez-Málaga, a la fecha no tiene elaborado un mapa de ruidos.

Existe una Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica cuya aprobación definitiva se produjo en 29 de julio de 2.008 (B.O.P. 174/2.008). Se trata de una norma ambiciosa tanto por la cantidad de actividades que regula como la extensión y especificaciones de tipo técnico. Los aspectos más destacados son:

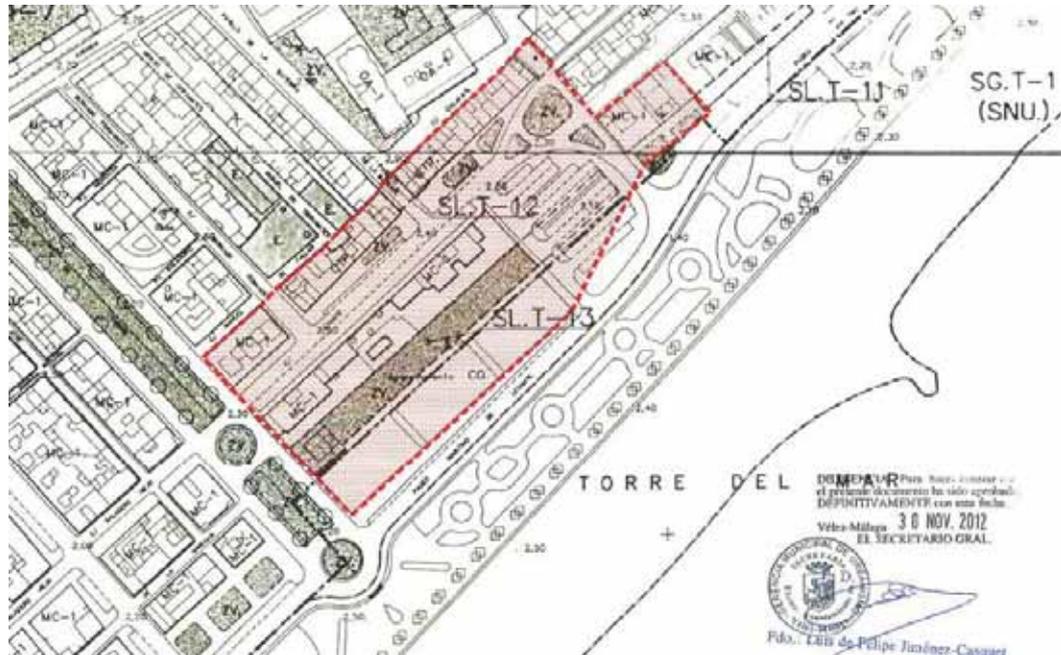
De acuerdo con el Decreto 6/2.012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía:

1. Establece diferentes áreas de sensibilidad acústica (silenciosa, levemente ruidosa,

tolerablemente ruidosa, ruidosa y especialmente ruidosa), así como, de las zonas acústicamente saturadas.

2. También se apoya en la norma superior para establecer los límites de niveles sonoros, según la actividad de cada lugar.

3. Articula el procedimiento para la declaración de las zonas acústicamente saturadas y las estipula medidas asociadas. Es así, que se ha realizado Modificación de Elementos del P.G.O.U./96 respecto al uso de discotecas y similares, con el propósito de la determinación de una zona acústica saturada, que abarca fundamentalmente la zona de El Copo de Torre del Mar, cuya aprobación definitiva se ha producido en 30 de noviembre de 2.012.



4. Establece los límites admisibles de ruidos en el interior de edificaciones, límites de emisión al exterior, límite admisible de ruido ambiental y límites admisibles de emisiones de ruido por vehículos de tracción mecánica. Los niveles son similares a los del Decreto 326/2.003.

5. Regula los criterios de medición y valoración del ruido en el interior de los locales (inmisión) y en el exterior de los recintos (emisión).

6. Establece los requisitos de los estudios acústicos y regula la producción de vibraciones.

7. Regula la tipología de sistemas de alarma, los ruidos generados por diversas actividades (ocio en locales privados, ocio en locales públicos, maquinaria, carga y descarga, ...) y el correspondiente a la convivencia comunitaria de vecinos.

8. Establece un régimen sancionador.

9. Finalmente, anexiona metodologías de medidas.

Se trata, en resumen, de una ordenanza muy ambiciosa, que deriva en gran parte del Decreto 326/2.003 de protección de la contaminación acústica y posee marcado carácter integral, ya que, regula los niveles de calidad acústica, inmisiones y emisiones sean producidos por el tráfico, las actividades industriales, el ocio, maquinaria, la convivencia vecinal o cualquier otra fuente.

El principal obstáculo para su puesta en práctica podría estar, precisamente, en la gran magnitud de aspectos que regula que dificulta su aplicación si no se dota con recursos humanos y materiales suficientes.

#### CONCLUSIONES GLOBALES.

La Consejería de Medio Ambiente realizó mediciones puntuales de ruidos que no permiten extraer conclusiones de modo general, aunque sí son orientativas si se comparan con otros municipios.

Vélez-Málaga es uno de los municipios que más ruido generan en horario de mañana (de 7:00 h. a 19:00 h) en la provincia de Málaga junto a Alhaurín El Grande y Antequera. Sin embargo, en horario

nocturno tiene un nivel de emisión de ruidos bajo en comparación con otros municipios de Málaga.

La gestión del ruido municipal es competencia de la policía local que cuenta con un número reducido de recursos humanos y materiales, entre ellos, un sonómetro y calibrador.

Las mediciones más frecuentes son a establecimientos, por petición o de oficio, y dentro de los domicilios previa denuncia vecinal. Las zonas de mayor emisión, a criterio de los técnicos, son Plazamar, las zonas de ocio nocturno en Torre del Mar y los polígonos industriales. No se suelen realizar mediciones a vehículos, ya que, la denuncia por alta emisión de ruidos no suele ser eficaz.

Existe una **Ordenanza Municipal de Protección contra el Ruido** que recoge gran parte de las determinaciones del Decreto 326/2.003 en el que se aprueba el Reglamento de Protección Acústica de Andalucía, sin embargo, sería necesario adaptar la ordenanza o actualizarla al Decreto 6/2.012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, que deroga el Decreto 326/2.003. Esta ordenanza es un documento ambicioso e integrador que intenta aglutinar todo lo referente a ruidos en el término municipal de Vélez-Málaga. Sin embargo, su aplicación es compleja y su implantación necesita de una labor de concienciación y divulgación de la misma.

El siguiente objetivo a alcanzar después de la aprobación y actualización de la ordenanza municipal, además de contar con un equipo suficiente para el control y la disciplina acústica, debe ser la zonificación acústica del municipio y constituir un "mapa de ruidos", cuestión que deberá ser abordada por la R.P.G.O.U./2.014 en la medida en que se van dando cabida a los requerimientos marcados por la norma.

## 2.2.1.6 Los residuos urbanos: tipos, volumen y gestión de residuos.

### 2.2.1.6.1. Orgánicos y asimilados.

#### GESTIÓN

La gestión de los residuos sólidos urbanos (R.S.U.) orgánicos y asimilados es de responsabilidad municipal y se realizó la recogida por la empresa URBASER desde el año 2.000 durante 14 años.

Durante dicha concesión y a partir de 2004 se produjeron 10 incumplimientos muy graves, 6 graves y 4 leves del pliego de condiciones de la misma, siendo significativos los sucesos producidos a raíz de una huelga de los trabajadores del servicio en verano de 2.004, en plena temporada turística. Como consecuencia de dichos acontecimientos, el Ayuntamiento decidió la rescisión del contrato, decidiendo URBASER al poco tiempo dejar de prestar el servicio en Agosto de 2.005 argumentando impagos. Dichas cuestiones se convirtieron en un litigio que finalmente resolvió el Consejo Consultivo de Andalucía a favor del Ayuntamiento, el que recibirá las indemnizaciones oportunas.

Hasta la nueva adjudicación, se produjo la contratación por 8 meses (desde Agosto 2.005 a Abril de 2.006) de ALTHENIA (filial del grupo SANDO), para prestar el servicio de limpieza y recogida de forma provisional, la cual en Mayo de 2.006 obtuvo la adjudicación por 14 años de la recogida de R.S.U. y limpieza viaria a ALTHENIA.

El servicio público de recogida de R.S.U. se caracteriza fundamentalmente por su universalidad, por ser diaria y por englobar a todo el municipio. Con respecto a los residuos, ALTHENIA se encarga de la recogida de los R.S.U. orgánicos y asimilados, desde los contenedores hasta la Planta de Transferencia de Vélez-Málaga que se encuentra en la zona de Taramillas, junto al Río Vélez y desde este punto se hace cargo el Consorcio Provincial de Residuos.

Con anterioridad a Marzo de 2.004 se enviaban al vertedero de Los Ruices en Málaga capital y desde esa fecha se envían al Complejo Medioambiental de Valsequillo, en Antequera. La novedad con respecto al Diagnóstico Ambiental de 2.004 es que ya existe una planta de compostaje, con lo que parte de los R.S.U. orgánicos y asimilados que llegan se utilizan en la fabricación de este abono.

#### RECURSOS

Los recursos humanos de los que se dispone ascienden a 100 personas entre semana y 164 los fines de semana. Con la nueva concesión se han cambiado todos los contenedores de recogida de R.S.U. orgánica y asimilados habiéndose colocado 1.481 unidades.

Su tipología es variada según las necesidades de las zonas y recogidas, siendo más numerosas en temporada estival y turística y en las zonas de especial acogida en estos meses.

Los contenedores colocados son nuevos y las letras indicativas están bien definidas. Sin embargo, una de las deficiencias por resolver es la codificación del color, ya que, son de color azul oscuro por completo produciendo errores en la separación selectiva de residuos, ya que, son susceptibles de ser confundidos con los contenedores de papel, del mismo color. Ello se comprueba que disminuye la eficacia en la separación de residuos y conlleva la deposición incorrecta de las diferentes fracciones.

UNIDADES CONTENEDORES	TIPO
1181	CARGA LATERAL
300	CARGA TRASERA

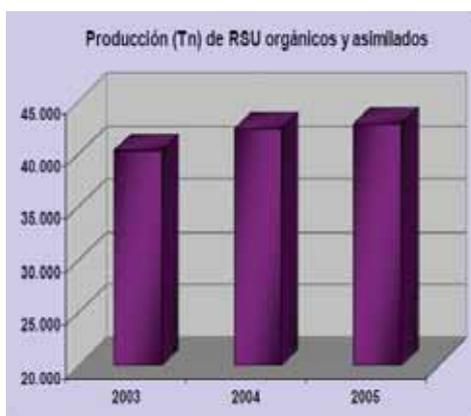
Tipología de contenedores de R.S.U. Orgánicos y asimilables.  
Fuente: Althenia.

Los vehículos con los que se cuentan son los siguientes: 6 vehículos de carga lateral, 2 de carga trasera, 2 recolectores 4x4, uno tipo grúa, 4 con plataforma elevadora, un lava-contenedores y una cuba para riego.

A éstos, también hay que añadirles los disponibles para el servicio de limpieza viaria que se citan en el apartado correspondiente.

**PRODUCCIÓN**

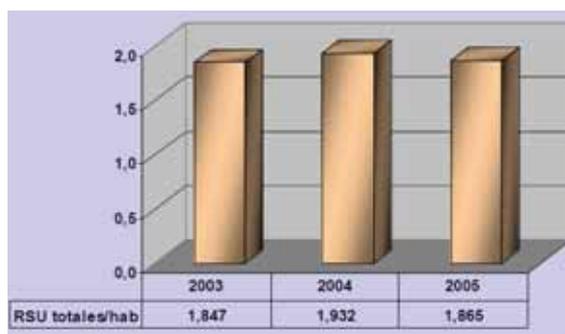
La producción de R.S.U. orgánicos y asimilados en Vélez-Málaga ha aumentado en los últimos años.



Evolución de la producción de RSU orgánicos y asimilados (sin recogida selectiva) en Vélez-Málaga.

Fuente: Consorcio Provincial de Residuos

No se observa que se hay producido un crecimiento homogéneo sino que en 2.004 la producción aumentó en torno a las 2.000 Tn. mientras que en 2.005 el incremento fue de unas 400 Tn.



Evolución de la producción de RSU orgánicos, asimilados y recogida selectiva en Vélez-Málaga por persona y día.

Fuente: Consorcio Provincial de Residuos

La producción de cada habitante, al día parece que se ha estabilizado entre los 1,85 y 1,94 kg/hab/día. En este cálculo no se ha tenido en cuenta la población no empadronada que reside habitualmente en Vélez-Málaga, ni el incremento de población en verano por el turismo. Por tanto, estos datos pueden estar sobreestimados en cuanto a que la población real y la efectiva no coincide y es un indicador que intentaremos estimar con respecto a otras variables de sostenibilidad.

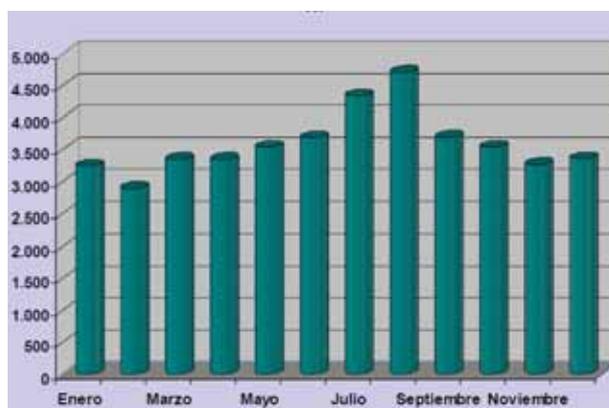
Podemos estimar que, aproximadamente cada persona produce al día unos 1,86 kg de R.S.U. en general. Estas cifras son similares a los de la Costa del Sol Occidental (1,84 kg/hab/día) y están por encima de la media provincial (1,32 kg/hab/día), la media andaluza (1,46 kg/hab/día) y la media nacional (1,44 kg/hab/día). Una comparativa con los municipios del entorno refleja que Vélez-Málaga se sitúa en término

medio.

MUNICIPIO	PRODUCCIÓN RSU ORGÁNICOS Y ASIMILADOS KG/PERSONA/DÍA
ALGARROBO	2,12
FRIGILIANA	1,58
NERJA	2,38
RINCÓN DE LA VICTORIA	1,51
TORROX	1,89
<b>VÉLEZ-MÁLAGA</b>	<b>1,81</b>

Comparativa de Producción de R.S.U. orgánicos y asimilados por persona y día en varios municipios.  
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Consorcio Provincial de Residuos y SIMA

La evolución de la producción a lo largo de todo el año refleja de forma evidente, un incremento significativo en los meses estivales. Esto puede explicar, parcialmente, que los ratios de producción de R.S.U. en Vélez- Málaga se encuentren por encima de la media provincial, andaluza y nacional, dado el parámetro no contemplado de la población efectiva respecto a la empadronada que se da en esos meses.



Evolución anual en toneladas de la Producción de R.S.U. orgánicos y asimilados por persona y día.  
Fuente: Consorcio Provincial de Residuos.

### 2.2.1.6.2. R.S.U. de recogida selectiva.

#### GESTIÓN

La gestión de los R.S.U. de recogida selectiva está integrada en los denominados S.I.G. (Sistemas Integrados de Gestión) donde se produce un seguimiento del residuo desde la producción hasta su reciclaje o vertido. Los sistemas de gestión los llevan a cabo, las siguientes empresas concesionadas:

- ECOEMBES: para los envases ligeros y el papel.
- ECOVIDRIO: para el vidrio.

Como indicaba el Diagnóstico Ambiental de 2.004, la recogida de R.S.U. de origen selectivo (papel, envases ligeros y vidrio) la realiza el Consorcio Provincial de Residuos entregándose posteriormente a gestores de cada uno de los tipos de residuos recogidos, según indique ECOEMBES y ECOVIDRIO.

El servicio de recogida es deficiente según fuentes municipales existiendo en algunos puntos carencia de contenedores selectivos como, por ejemplo, en los polígonos industriales, cuyos residuos pueden ser asimilados a urbanos siempre que no sean peligrosos y mantengan la misma naturaleza (Ley 22/2.011).

#### CONTENEDORES

La cantidad de contenedores ha variado desde el Diagnóstico Ambiental de 2.004, aumentando la presencia de contenedores de envases y papel mientras que en el caso del vidrio ha disminuido.

RESIDUO	ENERO 2.004	AGOSTO 2.004	ENERO 2.005	AGOSTO 2.005	DICIEMBRE 2.005
ENVASE LIGERO	285	421	421	621	461
PAPEL	70	81	81	81	81
VIDRIO	214	220	196	198	198

Unidades de contenedores de recogida selectiva en Vélez-Málaga.

Fuente: Consorcio Provincial de Residuos.

El Consorcio normalmente coloca adicionalmente más contenedores para el refuerzo de la temporada de verano, suponiendo un incremento en los meses de Julio a Octubre de 200 contenedores más de envases.

RESIDUO	NÚMERO CONTENEDORES	RATIO S/PDTGRUA	RATIO ENERO 2.004	RATIO ENERO 2.006
ENVASES	461	800 L/100HAB	211 HAB/CONTENEDOR 473 L/100HAB	134 HAB/CONTENEDOR 681 L/100HAB
PAPEL	81	500 HAB/CONTENEDOR	860 HAB/CONTENEDOR	763 HAB/CONTENEDOR
VIDRIO	198	500 HAB/CONTENEDOR	281 HAB/CONTENEDOR	312 HAB/CONTENEDOR

Ratios de contenedores de recogida selectiva en Vélez-Málaga y directrices el Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía (PDTGGRUA). Capacidad del contenedor de envases: 1.000 litros

Fuente: Consorcio Provincial de Residuos.

Los ratios de habitantes por contenedor (o litros por 100 habitantes) se valoran como adecuados para la recogida de vidrios, pero, sin embargo, son insuficientes para el papel y se encuentra en los límites admisibles el ratio aconsejado para envases. No obstante, según fuentes del Consorcio Provincial de Residuos, la cantidad de contenedores ha aumentado a lo largo de 2.006, aunque no se tienen datos al no haberse cerrado el ejercicio (Enero, 2.007).

En relación con la frecuencia de recogida selectiva de residuos, los contenedores de envases y de papel tienen buenas tasas de eficiencia, recogiendo cantidades considerables sin llegar a la saturación. Los contenedores de vidrio, sin embargo, tienen bajas eficiencias, lo que puede deberse a la gran cantidad de contenedores existentes, ya que se superan significativamente, los ratios establecidos por el Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía. Por lo que se recomienda para la recogida de vidrios aumentar la eficiencia y ahorrar costes, disminuir la frecuencia de recogida para el vidrio, aunque en las zonas de uso hostelero deben mantenerse las recogidas establecidas, e incluso aumentarlas en épocas estivales o de festejos.

RESIDUO	FRECUENCIA RECOGIDA	EFICIENCIA MEDIA 2.005 (%)
ENVASES LIGEROS	SEMANAL	65
PAPEL	QUINCENAL	49
VIDRIO	QUINCENAL	14,1

Frecuencia de recogida y eficiencia media de los contenedores de recogida selectiva en Vélez-Málaga.

Fuente: Consorcio Provincial de Residuos.

### PRODUCCIÓN

La recogida selectiva se ido incrementando paulatinamente desde su implantación, habiendo comenzado la actividad entre 2.003 y 2.004:

Recogida de envases ligeros: Inicio de la actividad en Mayo de 2003.

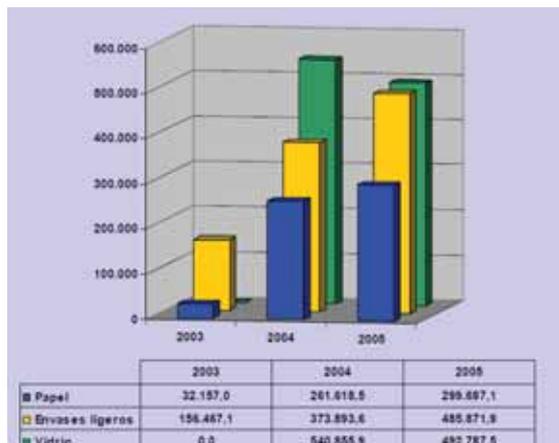
Recogida de papel: Inicio de la actividad en Noviembre de 2003.

Recogida de vidrio: Inicio de la actividad en Enero de 2004.

En todos los casos se muestran tendencias ascendentes. Sin embargo, cabe notar las siguientes conclusiones, provenientes de los datos estudiados:

- En 2.004 se recogió más cantidad de vidrio que en 2.003.
- En 2003 no se contaba con contenedores de vidrio por lo que no hubo recogida.

- A pesar de que las mayores cantidades en peso de R.S.U. selectivos corresponden a vidrio, hay que destacar la importante cantidad de envases ligeros recogidos, en un volumen muy superior al de vidrio, ya que, los envases presentan densidades muy bajas en relación con las del vidrio.



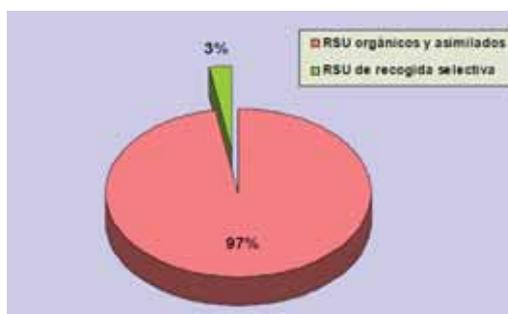
Evolución de la cantidad de recogida selectiva de R.S.U. En Vélez-Málaga  
Fuente: Consorcio Provincial de Residuos.



Evolución anual en 2.005 de la cantidad de recogida selectiva de R.S.U. En Vélez-Málaga  
Fuente: Consorcio Provincial de Residuos.

La evolución a lo largo de un año en la recogida de R.S.U. selectivos muestra tendencias irregulares, presentando ascensos en verano, debido a la asociación con la temporada turística estival.

No obstante, la cantidad de R.S.U. recogidos de forma selectiva aún es escasa en comparación con la producción general de residuos domésticos que se produce en el término municipal. De los 44.187.087 kg de R.S.U. producidos en el ámbito doméstico de Vélez-Málaga en 2.005, sólo se recogieron selectivamente 1.278.357 kg correspondientes a envases ligeros, vidrio y papel, siendo la tasa de separación en peso del 3% en Vélez-Málaga en 2005. Probablemente este dato se haya duplicado o triplicado a fecha de 2.013 aunque se presume que puede seguir estando por debajo de las tasas de separación medias de Andalucía (14,3%) y de España (12,7%).



Tasa de separación en origen en 2.005 de R.S.U. En Vélez-Málaga  
Fuente: Consorcio Provincial de Residuos.

La producción por persona y año de R.S.U. selectivos en Vélez-Málaga está muy por debajo de la media andaluza y española, según los datos ofrecidos con anterioridad, aunque se consideran desfasados al día de la fecha. La producción *per cápita* de R.S.U. orgánicos y asimilados, sin embargo, está por encima. Las dos principales causas pueden ser las siguientes:

1. La producción de residuos selectivos es menor por la menor producción de los mismos, ya que, parte de la población aún no tiene pautas de consumo propias de otras zonas de España o centroeuropeas, donde el uso de plásticos está mucho más extendido. Por ello, aún guarda cierta importancia en relación al peso, la producción de residuos orgánicos en el reparto porcentual de residuos.
2. La recogida selectiva doméstica está menos implantada en los hogares de Vélez-Málaga. Falta conciencia sobre la separación en origen, lo que suplementa mediante divulgación y labores de concienciación.

RESIDUO	RATIO VÉLEZ-MÁLAGA 2.004	RATIO VÉLEZ-MÁLAGA 2.005	RATIO ANDALUCÍA 2.004	RATIO ESPAÑA 2.004
RSU ORGÁNICOS Y ASIMILADOS	686	660,9	532	491
ENVASES LIGEROS	6,21	7,86	70,03	45,2
PAPEL	4,35	4,85	11,04	16,28
VIDRIO	8,98	7,97	7,36	10,17

Comparativa de producción per cápita anual de RSU totales en kg/persona/año

Fuente: INE y Consorcio Provincial de Residuos

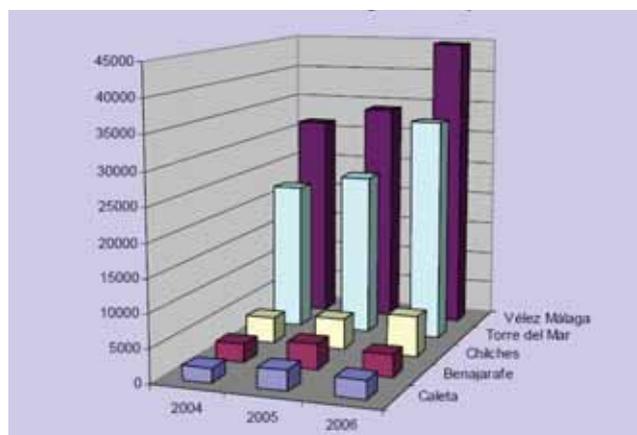
Los bajos niveles en las tasas de producción de R.S.U. de recogida selectiva, además, se pueden ver aún más reducidos si tenemos en cuenta la población flotante que resulta significativa en el término municipal, ya que durante la época estival (primavera-verano) aumenta la producción por la llegada de turistas y ocupantes de segundas viviendas.

### 2.2.1.6.3. Otros residuos de origen domiciliario.

#### ROPA Y CALZADO

La empresa que se encarga de la recogida y gestión de la ropa y calzado en el término municipal es HUMANA. Se trata de una organización humanitaria que reutiliza la ropa y el calzado en buen estado, para cederla a diferentes organizaciones de África. Sin embargo, a finales de 2012 también se implantó en el municipio la Asociación OSAH Española, de origen malagueño. Se obtuvieron los siguientes resultados de recogida en 2013:

AÑO	MESES	HABITANTES	CONTENEDORES	HAB/CONTENEDOR	KG/HAB/AÑO	KG/CONTENEDOR	KG TOTALES
2.013	12	69.609	23	3.026	0,77	2.341	53.840



Evolución de la recogida de ropa y calzado en Vélez-Málaga 2.013

Fuente: Humana

La evolución en la recogida de ropa ha sido ascendente en todos los núcleos urbanos del municipio, excepto en Benajárfes y Caleta de Vélez, que desciende ligeramente en 2.006. Comparativamente, Vélez Málaga es el núcleo que recoge más cantidad de ropa, con el 50% del total siguiéndole Torre del Mar con el 35%, todo ello motivado por la localización estable de la población en estos núcleos en relación a los núcleos costeros.

NÚCLEO	NÚMERO CONTENEDORES	2.004	2.005	2.006
VÉLEZ-MÁLAGA	11	31.307	33.884	44.686
TORRE DEL MAR	6	22.244	24.478	33.600
BENAJARAFE	1	2.768	3.745	3.352
CALETA	1	2.141	3.047	2.824
CHILCHES	1	3.912	4.635	6.064
TOTAL	20	62.372	69.789	90.526

Datos de la recogida de ropa y calzado en Vélez-Málaga.

Fuente: Humana

El número de contenedores ha variado sensiblemente con respecto al de 2.004 (Diagnóstico Ambiental de 2004) donde se ha ganado en eficiencia recolectora al ser reubicados los preexistentes. Los núcleos de Almayate, Cajiz y Trapiche cubren su recogida con la empresa OSAH.

#### MUEBLES, ENSERES Y VOLUMINOSOS.

La gestión antes de la concesión de la recogida municipal de R.S.U. a ALTHENIA consistía en el almacenaje en el Punto de Limpio del término municipal, sin embargo, en la actualidad ALTHENIA presta un servicio de recogida a domicilio dos días por semana, previo aviso telefónico de la necesidad del servicio (900702703) y sin sobrecoste para el ciudadano, sin menoscabo de que el propio ciudadano traslade directamente al Punto Limpio, situado en la actualidad en el Polígono Industrial de La Pañoleta.

#### PILAS

Existe un sistema de recogida de pilas por el servicio municipal habiéndose ubicado los contenedores de recogida en distintos edificios e instalaciones municipales para luego ser llevados al Punto Limpio donde un gestor autorizado los retira. Sin embargo, no existe un sistema de recogida en las calles de la ciudad.

#### RESTOS DE PODA

La recogida de restos de poda se asimilan a R.S.U. según su cantidad. La Ordenanza de Limpieza Pública y Gestión Municipal de Residuos, de Agosto de 2.006, en su artículo 50, determina que para volúmenes de producción igual o por debajo de 75 litros al día se pueden asimilar a urbanos. Sin embargo, volúmenes superiores requieren de la gestión por el propio productor, con lo que se ha dispuesto, en el año 2.014, de una cuba para recogida en el punto limpio.

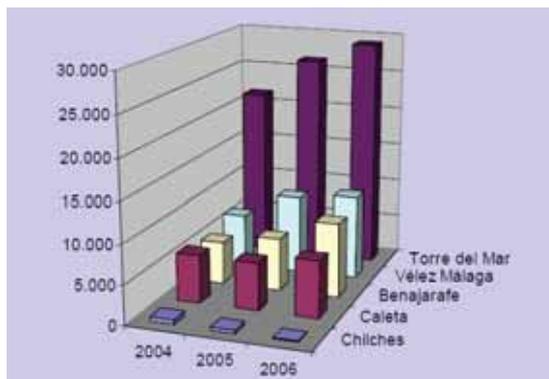
#### ANIMALES DOMÉSTICOS MUERTOS

La Ordenanza de Limpieza Pública y Gestión Municipal de Residuos, de Agosto de 2.006, determina la obligatoriedad municipal de la gestión de los restos de animales domésticos muertos. Prácticamente hay ausencia de demanda de este servicio. En caso de solicitud, la empresa que ofrece el Ayuntamiento para la recogida de los animales domésticos muertos es DON ANIMAL.

#### CEITES USADOS

De los tres operadores de recogida de aceites que trabajaban en Vélez-Málaga según el Diagnóstico Ambiental de 2.004, sólo dos siguen operativos: Reciclados LA ESTRELLA y REGRASOL. Ambos se dedican a la recogida de aceites de los establecimientos, aunque Reciclados LA ESTRELLA tiene capacidad operativa para la recogida de aceites domiciliarios (realizada en otros municipios).

Adicionalmente, en 2.012 se instaló por parte de la empresa SAVISOL S.L. un sistema de recogida de aceites domiciliarios disponiendo contenedores en los viales públicos, la cual está funcionando actualmente con eficacia.



Evolución de la recogida de aceites de alimentación realizada por REGRASOL en establecimientos de Vélez-Málaga. Fuente: REGRASOL.

La cantidad de aceite de establecimientos recogido desde 2.004 ha aumentado significativamente.

En 2.004 fue de 40.429 litros, en 2.005 de 49.582 litros y en 2.006 de 56.622 litros (datos sólo de REGRASOL). El número de establecimientos donde se efectúa recogida aumentó de 2.004 a 2.005 y se estabilizó en 2.006.

La mayor cantidad de aceite recogido así como el número más alto de establecimientos donde se efectúa recogida es en el núcleo de Torre del Mar seguido de Vélez Málaga, debiéndose al mayor dinamismo turístico ligado a la restauración y bares que posee el núcleo de Torre del Mar.

NÚCLEO	2004	2005	2006
VÉLEZ-MÁLAGA	13	22	23
TORRE DEL MAR	57	60	54
BENAJARAFE	8	10	10
CALETA	9	9	10
CHILCHES	1	1	2
TOTAL	88	102	99

Evolución del número de establecimientos de recogida de aceites de alimentación por REGRASOL Fuente: REGRASOL

Es muy conveniente que se establezcan procedimientos de recogida de aceites domiciliarios con sistemas ya implantados en otros municipios, como la colocación de contenedores especiales, económicos y de marcada eficiencia y viabilidad, aunque es de reseñar que en 2.012 se instaló por parte de la empresa SAVISOL S.L. un sistema de recogida de aceites domiciliarios disponiendo contenedores en los viales públicos.

#### 2.2.1.6.4. Escombros y restos de la construcción.

No existe servicio municipal para este tipo de residuos. Según la Ordenanza de Limpieza Pública y Gestión Municipal de Residuos, de Agosto de 2.006, la responsabilidad de la gestión de los escombros y restos de la construcción es de los productores, siendo éstos, los encargados de transportarlos y cederlos a un gestor que los deposite, recicle y transforme.

Según inspecciones de campo, en Vélez Málaga aparecen tres situaciones con respecto a estos residuos:

- El productor paga a una empresa, que opera fuera del municipio, para que lo gestione. Esto sucede en el caso de grandes producción de escombros y en las empresas (polveros y otros) de mayor volumen de negocio.
- El productor paga al vertedero de la *Finca La Barbilla* para poder depositar los escombros en él.
- El productor deposita los escombros en alguno de los puntos de vertidos incontrolados que existen en el municipio. Esto está asociado, en mayor grado, a las pequeñas producciones por obras menores. Este punto se desarrolla de forma más profunda en el epígrafe de *Contaminación de Suelos*.

### 2.2.1.6.5. Plásticos Agrícolas.

#### PROBLEMÁTICA

Una de las principales actividades económicas de Vélez Málaga es la actividad agrícola habiéndose extendido, en los últimos años, el uso de plásticos, ya sea mediante la cubierta de invernaderos o por la colocación del plástico en el suelo, sobre el cultivo; ocurriendo ésto en las zonas de vegas agrícolas y cultivos intensivos (véase plano MF\_1.1 Usos de Suelo. Vegetación natural)

Como consecuencia de todo ello, la generación de plásticos agrícolas se ha visto incrementada, considerándose éstos como residuos urbanos siempre y cuando no sean catalogados como tóxicos y peligrosos, en virtud del Decreto 218/1.999 en el que se aprueba el Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía.

Serán tóxicos y peligrosos aquéllos envases de sustancias tóxicas y peligrosas y los plásticos en contacto con dichas sustancias. *Sensu stricto* los plásticos de cubrición de la agricultura serían peligrosos si se han utilizado agroquímicos sobre ellos. No obstante y con carácter general se consideran residuos sólidos urbanos y así están regulados en el citado Plan. El uso de agroquímicos se tiene en cuenta en los procesos de lavado y gestión posterior de los plásticos.

Los plásticos agrícolas están compuestos por polietileno, existiendo dos grandes tipos, de alta densidad (P.E.H.D. -blancos-) y de baja densidad (P.E.L.D.-negros-).

El Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía establece unas pautas para la gestión de los plásticos agrícolas, entre las que podemos destacar:

La correcta gestión de todos los plásticos agrícolas de Andalucía para el 2.008.

La participación de los agentes económicos y Entes Locales en los Grupos de Gestión de los plásticos.

La necesidad de puntos de recogida, acopio, empacado y tratamiento.

#### GESTIÓN EN VÉLEZ-MÁLAGA.

En Vélez-Málaga se recoge y gestiona el plástico agrícola. El uso y producción del mismo, está ligada a la los periodos y temporalidades de la propia actividad de la agricultura. Así, el plástico blanco se usa de Marzo a Mayo y el negro de Julio a Noviembre.

La empresa encargada de su recogida, acopio y empacado es RECICLAJES AXARQUÍA S.L. Habiendo establecido unos precios económicos, siendo en 2.006 para el plástico negro de 50 €/4.000 m<sup>2</sup> y la recogida del plástico blanco gratuita.

El proceso de gestión es sencillo. RECICLAJES AXARQUÍA se encarga de la recogida en el punto de generación, lo transporta hasta una parcela propiedad de la empresa pero que ella misma gestiona, donde se almacenan los plásticos de forma separada (blancos/negros) a la intemperie. Cada cierto tiempo, se empaca y los recoge la empresa BEFESA.

Los residuos se trasladan según su tipología:

- Los residuos plásticos blancos se transportan a Murcia y allí se tratan, en una planta que posee la propia empresa: éstos son susceptibles de reciclaje.
- Los residuos plásticos negros se transportan a Huelva, donde los trata una empresa distinta, llevándolos a vertedero, dado que en la actualidad no es posible su reciclaje.

RECICLAJES AXARQUÍA ha trabajado en la gestión de los plásticos sucesivamente para EGMASA, el Ayuntamiento y, en la actualidad, con BEFESA.

En el centro de acopio se produjeron incendios en 2.001 y 2.002 y a partir de que lo gestiona RECICLAJES AXARQUÍA no han vuelto a producirse.

TIPO PLÁSTICO/AÑO	BLANCO	NEGRO
2.002	379,48	
2.003	775,42	
2.004	56,36	552,94
2.005	72,14	475,38
2.006	125,22*	-

Cantidad de plástico retirado 2.002-2.006 en Vélez-Málaga en Toneladas.

\*NOTA: Se incluyen otros municipios aunque Vélez-Málaga aporta la mayor parte. Fuente: Grúas Mercado.

Los datos de recogida a lo largo de estos 5 años indican un incremento paulatino para el blanco y una moderada caída para el negro, aunque sólo existen registros de pesos separados en plásticos negros y blancos desde 2.004.

Se estima que sobre un 20 o 25 % de los plásticos producidos en el municipio no se gestionan de forma adecuada, siendo las zonas de menor control las zonas agrícolas de Los Puertas e Íberos, y el destino de éstos suelen ser el enterramiento y/o la asimilación a residuos sólidos urbanos.

#### **2.2.1.6.6. Neumáticos fuera de uso.**

Hasta la entrada en vigor del Real Decreto 1.619/2.005 de 30 de Diciembre sobre neumáticos fuera de uso y la consolidación de un sistema integral de gestión sobre este tipo de residuos, el destino de los mismos era múltiple, donde algunos se acumulaban en el Planta de Transferencia de Vélez-Málaga, y otros se trasladaban al vertedero del Complejo Ambiental de Valsequillo, donde se usaban como material drenante o eran molidos e incorporados como un residuo más al mismo vertedero.

La legislación viene a obligar a su gestión, la cual se realiza a través de una empresa sin ánimo de lucro, SIGNUS ECOVALOR. Los talleres mecánicos, al estar obligados a la adhesión al sistema y a la retirada de los neumáticos cobran una tasa (que se suele hacer efectiva en el precio de los nuevos neumáticos colocados), por el servicio de entrega a un gestor autorizado que los acumula y les da traslado según determine SIGNUS ECOVALOR.

Es compleja la elaboración de un censo de talleres mecánicos de reparación de automóviles en Vélez-Málaga, aunque se estima su número entre 45 y 55. A fecha de Enero de 2.007, se hayan adheridos a SIGNUS, 20 talleres, lo que representa, el 40% de los talleres de reparación de vehículos que operan en el municipio.

#### **2.2.1.6.7. Vehículos fuera de uso.**

La gestión de los vehículos fuera de uso (V.F.U.) se realiza mediante convenio del Ayuntamiento con un Centro Autorizado de Tratamiento (C.A.T.) adonde se llevan los V.F.U. abandonados en la vía pública y allí son descontaminados y desmontados.

#### **2.2.1.6.8. Residuos Industriales.**

En Vélez-Málaga existen distintos polígonos industriales: La Pañoleta, La Mata, Zona de Mercovélez, La Matita-El Olivarillo, El Zamorano, El Higueral, Explanada de la estación, polígono de Cajíz etc..., fundamentalmente situados al sur y norte del núcleo de Vélez.

La Ordenanza de Limpieza Pública y Gestión Municipal de Residuos, de Agosto de 2.006, determina que los residuos producidos en el ámbito industrial que por su composición puedan asimilarse a R.S.U., serán recogidos por los servicios municipales.

Se establece la obligación a los promotores de creación de un Punto Limpio para la recogida y almacenamiento de residuos tóxicos y peligrosos en los nuevos polígonos industriales.

Para el 2.010, la Ordenanza obliga a la construcción de un Punto Limpio en los polígonos industriales existentes, sin existir a 2.007 ningún Punto Limpio específico de recogida de residuos de tipo industrial.

La gestión de los residuos originados en los polígonos industriales de Vélez Málaga tiene dos vías:

Gestión por parte del productor donde el establecimiento se encarga de su gestión, siendo especialmente importante en los residuos tóxicos y peligrosos.

Asimilación a R.S.U.: deposición en los contenedores de R.S.U. que se encuentran en los polígonos industriales, existiendo la posibilidad de que se arrojen residuos que por sus características y tipología no deban ser asimilados a urbanos.

Es de significar que no existen contenedores de recogida selectiva (papel, vidrio y plásticos) en los polígonos industriales, siendo éste un importante déficit, que deberá abordarse en el futuro inmediato.

#### **2.2.1.6.9. Punto Limpio.**

En Vélez Málaga existía una zona de acopio de residuos especiales de origen domiciliario hasta 2.013 que se situaba en el Polígono de La Pañoleta-Campiñuela y ya fue descrito por el Diagnóstico Ambiental de 2004, donde actualmente se ha puesto en funcionamiento un Punto Limpio financiado por la Consejería de Medio Ambiente ubicado en las mismas instalaciones del anterior "punto de acopio".

La tipología de residuos que se recoge es diversa: enseres y electrodomésticos, residuos electrónicos, vidrio, papel, pilas, aceites, envases, residuos tóxicos y peligrosos...

Existen varios contenedores selectivos en su interior: ropa y calzado recogido por HUMANA, papel y cartón, plástico recogido por el Consorcio de Residuos, Pilas recogido por RECILEC, aceites de cocina

recogidos por SAVISOL. Para todo lo demás se deposita en contenedor único y es retirado por el Consorcio Provincial de Residuos.

Actualmente (Marzo de 2014) se están poniendo a punto las instalaciones y se están estableciendo contratos y convenios con distintos gestores autorizados para dar una salida definida a cada residuo.

#### **2.2.1.6.10. Limpieza Viaria.**

La limpieza viaria está adjudicada a ALTHENIA y las características del servicio son las siguientes:

Recursos humanos: 100 personas entre semana y de 164 incluyendo los refuerzos de fines de semana. Las pedanías cuentan con un barrendero en exclusiva.

Los recursos materiales : un hidrolimpiador, dos barredoras de aspiración y dos de arrastre, dos lava aceras, una fregadora, 13 vehículos *porter*, cinco turismos y cuatro motocicletas. Además de 4 sopladoras, 4 desbrozadoras y 40 carritos de barrido, compartidos con el servicio de recogida de R.S.U. orgánicos y asimilables, que gestiona la misma empresa siendo la inversión en maquinaria es de unos 3.500.000 €.

No existe un registro del número de papeleras aunque se están renovando 500 desde la nueva concesión. y progresivamente al ritmo de 150 anuales.

Se ha creado una oficina y un teléfono gratuito de información de servicio 24 horas. Es el 900702703.

#### **2.2.1.6.11. La ordenanza de limpieza pública y gestión municipal de residuos.**

En Agosto de 2.006 se aprobó la Ordenanza de Limpieza Pública y Gestión Municipal de Residuos, tratándose de un norma ambiciosa, pero al tiempo realista que trata de regular dos grandes bloques temáticos relacionados:

La limpieza pública y viaria.

La gestión de los residuos, sea cual sea su naturaleza y productor.

Con respecto a la limpieza viaria establece una serie de prohibiciones generales y regula las obras en el viario y los actos públicos y publicidad, con objeto de evitar la suciedad. También, dicta artículos conducentes a la limpieza de urbanizaciones, edificaciones y playas.

Por otro lado, regula la gestión de residuos sólidos urbanos, de todo tipo, y otros residuos como los industriales, escombros, podas, alimentos caducados, etc.

#### **2.2.1.6.12. Conclusiones.**

La gestión de los R.S.U. orgánicos y asimilados ha cambiado, siendo a partir de 2007 cuando se encomienda a ALTHENIA, bajo concesión de 14 años. Esta empresa se encarga de la recogida y transporte hasta la Planta de Transferencia de Vélez-Málaga, donde se hace cargo el Consorcio Provincial de Residuos y se envían al Complejo Medioambiental de Valsequillo (Antequera), donde se efectúa compostaje.

Existen repartidos unos 1.381 contenedores de R.S.U. orgánicos y asimilados y la producción de residuos de todo tipo está sujeta a la estacionalidad del turismo, aumentando en los meses de verano. Cada año que pasa tiende a aumentar y los ratios *per cápita* son de unos 1,86 kg/hab/día, cifra similar a la Costa del Sol Occidental pero superior a la media andaluza y nacional.

Los R.S.U. de recogida selectiva se gestionan, mediante sistemas integrales de gestión, por ECOEMBES (envases y papel) y ECOVIDRIO (vidrio), siendo el Consorcio Provincial de Residuos el encargado de la recogida y transporte. El número de contenedores no cumplen con los ratios establecidos por el Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía, excepto para el vidrio y aunque la cantidad de R.S.U. recogidos de forma selectiva ha aumentado, la producción parece ligada también a incrementos estacionales.

La recogida de R.S.U. de forma selectiva con respecto al total es muy baja, sólo el 3% en peso y los ratios de separación (producción de R.S.U. selectivos) por persona y año son menores que la media andaluza y nacional, excepto para el vidrio que se sitúa similar a la media andaluza.

La ropa y calzado es recogida por HUMANA y OSAH ESPAÑA, los aceites por SAVISOL S.L. y ALTHENIA se encarga de la recogida de voluminosos y enseres mediante llamada telefónica. Los restos de poda por encima de 75 litros al día han de gestionarlos los propios productores.

AÑO	TN/AÑO RSU	TN/AÑO ENSERES	MEDIA MENSUAL RSU TN/MES
2.008	40.272,07	975,25	3.356,01
2.009	39.357,94	1.075,72	3.279,83
2.010	38.446,06	1.245,39	3.203,84
2.011	37.385,07	1.149,36	3.115,42
2.012	35.023,51	1.108,52	2.918,63

Fuente: Area de Medio Ambiente municipal y elaboración propia

No existe gestión sobre los escombros y ello propicia acciones como la deposición en zonas rurales o en el vertedero no controlado de la Finca La Barbilla.

Los plásticos agrícolas los recoge RECICLAJES AXARQUÍA que posteriormente los cede a BEFESA que realiza su gestión, reciclando los blancos y eliminando a vertedero controlado los negros. La generación de plásticos blancos se ha incrementado, mientras que desciende para los negros. Se estima, no obstante, que un 20-25% de los plásticos producidos en Vélez-Málaga no se gestionan bajo esta línea.

Hay 20 talleres mecánicos suscritos a SIGNUS ECOVALOR para el tratamiento de neumáticos, esto representa aproximadamente el 40% de los talleres.

No existe gestión en el Punto Limpio para la recogida específica de residuos industriales, con lo que los residuos generados en los polígonos industriales se asimilan a R.S.U., por un lado, o se gestionan por cada productor como peligrosos.

En Vélez-Málaga se ha construido el primer Punto Limpio del municipio el cual todavía está en fase de organización interna, aunque ya está en funcionamiento, situado en el polígono de La Pañoleta.

La limpieza pública fue concedida a ALTHENIA por 14 años, que cuenta con suficientes recursos humanos y materiales para su ejecución.

Finalmente, cabe destacar la aprobación en 2.006 de una Ordenanza sobre Limpieza Pública y Gestión Municipal de Residuos.

#### ESTIMACIÓN DE POBLACIÓN QUE UTILIZA LOS SERVICIOS EN FUNCIÓN DE LA EVACUACIÓN DE RESIDUOS URBANOS

Considerando que en España la cantidad de RSU, generada por habitante y día se estima en 1 kg para las ciudades medias de entre 50.000 y 100.000 habitantes, ello supone estimar una carga tipo anual de 0,365 Tn/hab/año.

Si comparamos esta estimación de población existente con respecto a la población censada en 2.008 (72.842 hab) y 2.012 (78.467 hab), puede considerarse que en los últimos cinco años ha existido una población no censada que ha variado entre 37.492 y 17.387 habitantes en 2.008 y 2.012 respectivamente.

Debe considerarse que esta estimación de población no censada, es una media anual, que no diferencia el incremento de la población vacacional en los meses de verano (junio-septiembre), sino que se traduce a la generación de RSU/año, lo que permite tener una estimación media de la población existente.

A efectos de sintetizar lo indicado anteriormente, puede reseñarse que la población existente en el municipio de Vélez-Málaga en el año 2.012, de los que se disponen datos estadísticos es:

Población censada: 78.467 hab.  
Población no censada: 17.387 hab. (estimada)

Lo que supone que dado el carácter variable de la población no censada o vacacional estacional, debe considerarse que en el municipio de Vélez-Málaga habita a lo largo del año una población media total estimada de **95.000 habitantes**, lo cual debe considerarse a los efectos de los servicios públicos existentes.

## 2.2.2. EL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD.

### 2.2.2.1. Los trabajos de redacción del Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana de Vélez Málaga

El Ayuntamiento de Vélez Málaga viene tramitando un estudio específico, cuyo objetivo es disponer de un Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana, cuyo ámbito básico de estudio es el conjunto de los núcleos urbanos de Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez.

Los trabajos están siendo redactados por el equipo multidisciplinar CONTORNO S.A. Proyectos Urbanos y Ambientales, dirigido por el urbanista José Luis Cañavate, y del que forman parte Antonio Ariza, experto en movilidad; Carlos Corral, Ingeniero de Caminos; David Fernández, ambientólogo; Jacobo De Back y Fernando Rodríguez, arquitectos técnicos; y Pablo Marín, sociólogo.

El contenido del apartado 2.2.2 EL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD, que forma parte del Capítulo 2 "SOSTENIBILIDAD URBANA E INFRAESTRUCTURAS" de esta memoria del AVANCE de la R.P.G.O.U./2.014, está extraído de los últimos documentos presentados por CONTORNO S.A. al Excmo Ayuntamiento de Vélez Málaga. Se incluyen asimismo dos imágenes parciales de Vélez Málaga, y Torre del Mar y Caleta de Vélez que expresan los elementos de sostenibilidad urbana existente, elaborados por el equipo técnico de la R.P.G.O.U./2.014.

#### OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Dentro del nuevo modelo de "Ciudad Sostenible" que impulsa el **Plan de Movilidad**, se considera imprescindible la mejora de la accesibilidad interior y exterior, para facilitar las condiciones de acceso de los ciudadanos y visitantes a los distintos ámbitos y sistemas de equipamientos de la ciudad, evitando el uso indiscriminado del vehículo privado, y fomentando los modos sostenibles: T.P.C., peatón, ciclista.

Parece demostrado que una política de movilidad basada en el uso del automóvil no es eficaz a medio plazo, pues produce un estrangulamiento por colapso de las infraestructuras que se ponen a su disposición, a la vez que debilitan las actividades económicas que se desarrollan en los ámbitos urbanos, bloqueando su crecimiento y desarrollo. Es por ello por lo que se hace necesario y deseable la aplicación de una nueva visión de la movilidad que, paradójicamente, produce mayores niveles de accesibilidad a base del fomento de otros medios de transporte.

Así pues, las propuestas incluidas en el Plan de Movilidad se orientan a partir de los principios de la movilidad sostenible y responsable, haciéndola compatible con los objetivos de potenciar áreas económicas y patrimoniales de máxima calidad medioambiental y de máxima eficiencia energética para que el consumo de energía del sistema de desplazamientos en su conjunto sea el mínimo posible dando cumplimiento al criterio de ahorro energético.

A continuación se exponen los **objetivos generales** en materia de accesibilidad, considerando los siguientes puntos:

1. Potenciar los modos de Transporte Colectivo como modo preferente de desplazamiento urbano y metropolitano, dando prioridad para la accesibilidad de los residentes.
2. Potenciar los modos no motorizados: peatón y bicicleta, valorando su carácter no contaminante y saludable, y para mejorar las relaciones de ciudadanos y visitantes con el entorno natural y urbano. Considerar a la bicicleta como un medio de transporte alternativo y no contaminante, aprovechando las favorables condiciones meteorológicas y los escasos desniveles existentes, tanto para los desplazamientos habituales, como ocasionales.
3. Garantizar el funcionamiento económico de las áreas centrales de Vélez Málaga, reforzando la estructura comercial y de servicios.
4. Diseñar una política integral de aparcamientos que priorice a los residentes y garantice distancias peatonales en relación con los servicios y actividades del centro.
5. Implicar a los habitantes de Vélez Málaga en la adopción y diseño de medidas de mejora de la accesibilidad y habitabilidad, realizando campañas informativas y explicativas sobre las medidas a tomar, e incorporando las sugerencias y visiones ciudadanas que ayuden a la implementación de los nuevos criterios. Este proceso de participación es una oportunidad para explicar medidas que pueden no ser bien comprendidas a corto plazo pero que redundarán en una mejora de la calidad de vida para todos en el medio plazo, además de hacer de Vélez Málaga un lugar más agradable y atractivo para los turistas y visitantes.

#### 2.2.2.2. De los criterios de intervención urbanística en relación con la accesibilidad urbana.

El Plan de Movilidad propone desarrollar unas líneas de actuación mediante una serie de criterios generales, que puedan guiar una política de mejora de la accesibilidad basadas en los siguientes aspectos que serán adaptados a las necesidades y posibilidades de Vélez Málaga:

Planificar una política de accesibilidad a pequeña escala, basada en **el refuerzo de las relaciones de proximidad, y la apuesta por el transporte público colectivo y los modos de transporte no motorizados.**

1. Apostar por el tránsito peatonal de residentes y visitantes, instaurando una política clara de fomento y

consideración del peatón como principal medio de transporte urbano.

2. Vincular la idea de la priorización de los modos amables de calles y lugares urbanos como respuesta ligada a políticas de conservación y potenciación del Conjunto Histórico y Áreas Comerciales de Vélez Málaga. Es decir, la priorización de residentes y servicios estaría dedicada a la recuperación del espacio urbano como política general de mejora de la habitabilidad, dotando de continuidad a las redes de tránsito peatonal por todo el espacio de la población.

3. Considerar a la red viaria como principal capital de espacio público adoptando medidas notables de pacificación del tráfico, declarando a las zonas centrales e históricas solo para el tránsito rodado de residentes y vehículos autorizados, instalando medidas físicas para controlar la velocidad de los vehículos a "paso de hombre". Deberá prestarse una atención especial al diseño de los viales para hacerlos atractivos al tránsito peatonal e incómodos al tránsito de vehículos.

4. Diseñar un programa de acceso peatonal a los equipamientos básicos, esencialmente a los centros educativos, sanitarios y de atención a los mayores. Ese programa deberá basarse en medidas de continuidad física entre los itinerarios peatonales dentro del área central de la población.

5. Realizar un análisis exhaustivo de la ubicación de los nuevos equipamientos contemplando, cuando sea posible, la reubicación de algunos de ellos para evitar posiciones de excesiva lejanía. Al mismo tiempo, deberá asegurarse la distribución uniforme de los equipamientos de carácter local para que sean accesibles a la totalidad de los habitantes en un radio de cinco minutos a pie (entre 300- 400m de distancia).

6. Planificar infraestructuras exteriores a las áreas centrales destinadas al estacionamiento de vehículos para facilitar a los visitantes y residentes un aparcamiento fácil desde el exterior y no desde el interior. Desde estos aparcamientos comienzan los itinerarios peatonales preferentes para acceder a pie a los centros de atracción de los desplazamientos y a las residencias. Suprimir inmediatamente la función de algunas plazas como espacios de aparcamiento en el interior del área central de la población, liberando espacios urbanos de gran valor ambiental, social y representativo de la singularidad particular de Vélez Málaga.

7. Incluir en la planificación y diseño de los nuevos crecimientos medidas que incluyan a todos los modos de transporte, y reduciendo los viales de tránsito de vehículos exclusivamente a lo necesario, disuadiendo los tráficos de paso. Se propondrán, también viales en fondo de saco, de diseño sinuoso u otras medidas que provoquen una menor circulación de tráfico.

Otro aspecto fundamental para incidir en la mejora de la accesibilidad consiste en organizar adecuadamente el tráfico en el interior de la zona central mediante sentidos únicos de circulación, racionalizando los sentidos de las calles, para mantener un nivel de accesibilidad interna en unas condiciones ambientales aceptables.

Como **CRITERIOS sectoriales** de los anteriores, se establecen los siguientes:

#### **Criterios para equilibrar el reparto modal entre transporte público y privado y sus interconexiones:**

La mejora de las infraestructuras dedicadas al intercambio entre los modos de transporte colectivo será una de las prioridades del nuevo Modelo de Movilidad y Accesibilidad en Vélez Málaga.

El transporte público debe integrarse conjuntamente con las infraestructuras para el transporte privado, y debe diseñarse a partir de las redes de transporte motorizado privado y peatonal. La apuesta por la introducción de nuevas tecnologías que ayuden a completar un sistema sostenible de bajo impacto, buscando para ello la introducción de nuevas infraestructuras que faciliten el intercambio exterior- interior para los desplazamientos de ciudadanos y viajeros será un criterio básico de las propuestas.

La conexión entre el transporte local y el interurbano debe ser prioridad en la concepción del nuevo sistema, así como el establecimiento de posibilidades de "Park & Ride" en los bordes del municipio, a partir de una determinadas condiciones de acceso cómodo peatonal y la intermodalidad.

#### **Criterios para la mejora medioambiental:**

La gestión del espacio viario dedicado al transporte debe realizarse desde criterios ambientales, especialmente en zonas residenciales y patrimoniales, lo que implica evaluar la capacidad motorizada del viario desde su capacidad residencial y de servicios. Se debe respetar esta máxima capacidad, que como criterio orientativo no debe rebasar la carga motorizada de los residentes y los servicios urgentes. Se delimitarán áreas de protección ambiental donde estos criterios sean prioritarios.

#### **Criterios para la restricción del tráfico privado en las Áreas Centrales e Históricas de la ciudad:**

El Casco Histórico debe ser reconocido desde criterios formales y funcionales como área de protección impermeable al tráfico externo.

Se debe jerarquizar el sistema viario desde parámetros ambientales, delimitando zonas de tráfico restringido para favorecer a los residentes y servicios. Para ello se debe disponer alternativas de TPC y aparcamientos disuasorios.

#### **Criterios para un transporte sostenible y respetuoso con el medio ambiente:**

Conseguir una mejora general en la calidad del medioambiente de Vélez Málaga, mediante la reducción del tráfico de automóviles, y conseguir un ahorro en la energía consumida en el transporte en general, debe entenderse como prioritario en la reorganización de los desplazamientos de la población.

#### **Criterios relacionados con la reurbanización del viario interior:**

La reforma y reurbanización de las secciones interiores del núcleo urbano consolidado se considera fundamental para mejorar las condiciones de los desplazamientos peatonales en el interior de la población, bien de forma exclusiva, o bien en coexistencia con el automóvil. Los nuevos criterios de urbanización deberán considerar criterios de favorecer los recorridos peatonales de forma prioritaria y allí donde sea posible.

#### **Criterios para la mejora de los desplazamientos peatonales:**

La red peatonal será la base de la estructura del sistema de desplazamientos urbanos interiores. El sistema peatonal debe formar parte del sistema de espacios públicos como una red continua y sin traumas y debe conformar la base de la concepción del recinto histórico. Esta red debe conectar con los nodos de intercambio de todos los modos de transporte.

Los barrios deben ser dotados de corredores seguros, cómodos y equipados para su conexión con el centro, que posibiliten un desplazamiento independiente para peatones. El concepto de "eje de barrio" como pieza articuladora debe ser incorporado en el diseño de los nuevos barrios.

#### **Criterios para potenciar el uso eficaz de la bicicleta:**

Incremento de las medidas de incentivación del uso de la bicicleta en los desplazamientos urbanos como sistema habitual de transporte. Aumento de las medidas de regulación y de protección a los usuarios de la bicicleta, facilitando su integración en las vías de tráfico rodado, y también en algunas de uso exclusivo peatonal que dispongan de suficiente amplitud.

Aumento de la infraestructura específica para la bicicleta, hasta llegar a crear una red básica homogénea de itinerarios para bicicletas, en los que se incluyan carriles bici, así como de vías compartidas con tráfico rodado y compatible con el uso peatonal.

Aumento de las instalaciones para aparcamiento de bicicletas, mejorando las condiciones de estacionamiento y las medidas de seguridad.

### **2.2.2.3. Criterios y escenarios para una nueva accesibilidad urbana.**

La reordenación del modelo motorizado privado debe establecerse sobre la base de la integración de todos los sistemas de transporte, en un marco de tres escenarios:

**1. Un primer escenario** debe ajustarse desde la configuración de la nueva jerarquía viaria, empezando a implantar medidas sobre la velocidad de circulación en los niveles inferiores, la creación de áreas de accesibilidad que se protejan del tráfico externo del área, favoreciendo la accesibilidad residencial y a los destinos, integrando al sistema una red de itinerarios peatonales donde se garantice la accesibilidad universal.

**2. Un segundo escenario** en conjunción con el TPC, debe establecerse reordenando la accesibilidad de las áreas centrales de Vélez Málaga mediante bucles de entrada y salida, que garanticen la accesibilidad motorizada privada en el centro disminuyendo los tráficos de paso.

**3. El tercer escenario** debe ajustarse desde el anterior pero incluyendo las medidas necesarias en el sistema de aparcamientos para evitar la presión motorizada que producen los tráficos de agitación en el viario local de los centros urbanos, este escenario debe favorecer la intermodalidad Vehículo Privado – TPC con la integración de intercambiadores de ciudad.

La resolución de los problemas genéricos de la accesibilidad urbana aconseja incluir **dos nuevas escalas en la aproximación** al territorio de Vélez Málaga:

- a. La funcional, incorporando los desplazamientos para distancias intermedias e incorporando todos los modos de transporte.
- b. La física, incluyendo elementos de escalas urbanas reducidas como la calle y unidades urbanas más vinculadas al vecindario como el barrio.

Este doble enfoque ofrece una nueva lectura de los sistemas de movilidad, no solo por la introducción de nuevos sistemas de transporte con entidad propia a escala urbana y territorial, sino porque la concepción del desplazamiento responde a ecuaciones más complejas para determinar su eficacia real. En este aspecto, la implicación de los tramos peatonales pre y post viaje motorizado, adquiere una relevancia significativa, al servir como elemento de diseño y cualificación de los entornos urbanos donde los criterios deben ser la prioridad de los modos no motorizados. Aparece de este modo una interesante dualidad al polarizar el espacio urbano en estos dos sentidos: el transporte y la función estancial.

En un **primer criterio** introducido aparece al considerar las clásicas jerarquías de la red viaria y transformarlas en jerarquías del espacio urbano. Se deben determinar mas niveles o, por lo menos, concretar los extremos de la jerarquía en lo referente a las áreas residenciales, donde la entidad "no motorizada" debe recibir prioridad sobre la motorizada.

De hecho nuestra legislación ya recoge un avance de lo que debe ser un desarrollo normativo más detallado a corto plazo, introduciendo el concepto de "calle residencial", donde el peatón recibe preferencia sobre el vehículo, y donde se pueden realizar las funciones perdidas en los últimos años del espacio público, como juegos y deportes. En el planteamiento realizado en Vélez Málaga, este concepto se ha expresado bajo criterios de zonas libres de tráfico externo, recogándose exclusivamente el tráfico de destino en la zona, correspondiente casi en exclusiva a los residentes y servicios de cada área.

No se ha pretendido establecer un esquema de niveles rígido, particularmente teniendo en cuenta la peculiaridad histórica y patrimonial de algunas zonas afectadas, pero se ha incidido en la importancia de mantener criterios claros en cada intervalo de esta jerarquía de modo que no se superpongan de un modo conflictivo extremos alejados.

El **segundo criterio** utilizado ha sido plantear la jerarquización como instrumento para la separación- integración de los distintos modos en cada soporte viario: transporte colectivo, automóvil, peatón y bicicleta, intentando establecer unas referencias para su coexistencia en cada ámbito.

Naturalmente, el reconocimiento de diferentes niveles jerárquicos sobre los barrios centrales de Vélez Málaga tiene una especial incidencia a la hora de tratar cada tramo.

El reconocimiento funcional en la combinación de modos y su proyección formal, se articula diferente en la proximidad a la zona histórica de la ciudad, priorizando modos públicos y no- motorizados, posibilitando la coexistencia de ambos. Esta filosofía sustituye de forma diferencial a la movilidad para las zonas más afectadas por las demandas de viajes de carácter territorial, donde la separación de modos motorizados y no motorizados se enfatiza, originando diseños que favorecen una mayor prioridad para el vehículo privado frente al transporte colectivo y los viajes andando.

**Como tercer criterio**, a diferencia de los enfoques más clásicos se ha prestado especial atención a la necesaria diferenciación entre las demandas del tráfico en tránsito y del tráfico de destino ó residencial, estimándose en la cualificación de los diferentes niveles criterios diferenciados para, en lo posible asignar niveles diferentes especializando los tramos de viaje de aproximación a los destinos. Es importante establecer estos criterios, tanto desde la evaluación de los conflictos como en la fase de propuestas, ya que con frecuencia los problemas originados surgen de una incorrecta asignación de tránsitos de paso y destino sobre un mismo soporte viario.

El **cuarto criterio**, establecido en este esquema de propuestas ha sido la definición y formalización de los niveles inferiores de la jerarquía propuesta, que se ha delimitado, como es lógico, conforme a la traza de la ciudad, especialmente en sus trazados históricos. En este apartado es interesante reseñar la introducción del concepto "eje" con diferentes acepciones según el nivel escalar y, por tanto, el sistema modal dominante; a nivel barrio, donde se ha pretendido priorizar los modos no motorizados se ha tratado el eje como elemento integrador desde el punto de vista peatonal, y reconociéndose la carga motorizada como una función desintegradora, y en el ámbito territorial, en la zona de borde urbano, se han invertido los criterios, admitiéndose los ejes viarios como articuladores territoriales, a los que hay que aportar soluciones específicas para neutralizar su efecto barrera.

Evidentemente, este efecto de articulador de "lo motorizado" genera un efecto borde sobre las áreas residenciales de los niveles inferiores de la jerarquía, como es el caso de la Avda. Vívar Téllez, C/ Cristo- Canalejas o la Avda. Andalucía.

No obstante, es interesante señalar la propuesta de revisión sobre la aceptación clásica de la relación centro- periferia en Vélez Málaga, y que esto afecta inevitablemente a las zonificaciones introduciendo un nuevo juego de escalas en la concepción del centro del que se deriva un gran núcleo que articula el centro histórico con las nuevas centralidades inducidas por la presencia comercial y de servicios del entorno de la Plaza de las Carmelitas, un segundo nivel correspondiente a los barrios perimetrales a las áreas centrales, y un tercer nivel adecuado al último nivel de la jerarquización propuesta que corresponde a las áreas más cercanos al concepto vecindario y de barrio. Es en esta escala, donde se deben realizar las propuestas de inversión de prioridades funcionales y formales de recuperación de espacios urbanos.

El **último criterio** en la definición de la jerarquía que se ha propuesto, muy relacionado con el anterior, es la

asignación física de los primeros niveles de vías principales, reinterpretando el nivel de ejes del centro histórico como pieza distribuidora de la movilidad “sostenible” que debe evitar los tráficos motorizados en tránsito que sufre actualmente el conjunto de los barrios centrales y no solo las áreas históricas.

Este concepto más selectivo de los ejes del centro histórico (C/ de las Tiendas, Eje Cristo- Canalejas) introduce nuevas posibilidades en la organización jerarquizada del tráfico privado y del transporte público. A un lado invierte la función de “eje separador” de ronda provocada por su excesiva motorización hacia un “eje integrador” que posibilita una relación más fuerte de los barrios con el Centro Histórico y por otra parte, posibilita la introducción de nuevos esquemas para el Transporte Público colectivo más ágiles y más eficaces, refuerza las relaciones transversales entre barrios y refuerza de la capacidad del eje como soporte de actividades económicas.

Esta nueva concepción supone que las vías de gran capacidad se desplazan hacia elementos exteriores donde se puede reforzar su capacidad (por las propias características del viario existente) y su eficacia (por las zonas de servicio que puede cubrir), además de asumir un rol diferente como conector de los grandes destinos. En resumen, y **como aplicaciones específicas se deben reconocer los siguientes principios de la jerarquía viaria de Vélez Málaga:**

1. Es una herramienta básica para establecer la estructura territorial de la forma de la ciudad y como referencia fundamental para la planificación del conjunto de modos de transporte que operan en la ciudad. A partir de ella los niveles primarios de la configuración territorial se articulan en la propia estructura urbana de la ciudad.
2. Se han introducido nuevos principios en la concepción de la estructura, que, aunque la hacen más compleja en la asignación de funciones, se convierte en un instrumento más versátil para la gestión dirigida a los diferentes modos de transporte.
3. La propuesta responde sobre todo al modelo de accesibilidad antes que al de movilidad, incluyendo niveles de análisis de carácter intermodal y vinculando los sistemas no motorizados y las áreas estanciales como una parte esencial del sistema.
4. Se han realizado esquemas modales múltiples interrelacionados como estrategias de gestión de la movilidad.
5. Los análisis y asignaciones de funciones para el sistema viario se han realizado para cada tramo independiente, relacionando estas características con su nivel en la jerarquía descrita y su papel territorial.

#### **2.2.2.4 Recomendaciones para la reorganización de las líneas del BUS urbano.**

La actual situación del transporte público por un lado caracterizada por la pérdida progresiva de viajeros en T.P.C., y por otro por el déficit económico que arrastra el sistema, hace necesaria una revisión del sistema actual que dé lugar a un modelo que se ajuste a las demandas de viajes actuales y a la realidad económica actual, la suspensión del servicio del tranvía y la sustitución del mismo por líneas de autobuses, debe entenderse como una oportunidad para la creación de un nuevo modelo de TPC que maximice la asignación de los recursos mejorando a su vez la calidad de los servicios prestados.

La transformación del modelo actual de Transporte Público Colectivo (T.P.C.) hacia un modelo basado en líneas de autobuses, debe establecerse sobre la base de la integración de todos los sistemas de transporte, en un marco de distintos escenarios. Sería conveniente incluir una visión conjunta que fuese más allá del diseño de una red de TPC independiente de otros sistemas, para ello se deberán aportar soluciones integradoras con el resto de sistemas especialmente hacia los modos no motorizados.

Las propuestas de transformación del actual modelo de TPC, deben aportar soluciones a las debilidades actuales del sistema que a modo de síntesis se recogen a continuación:

1. No existe un plan integral de T.P.C., que complemente la oferta interurbana con la urbana sin superponer ambas escalas.
2. Los autobuses interurbanos compiten con los urbanos existiendo una descentralización del sistema de intercambio interurbano – urbano. Así las líneas interurbanas aprovechan un 45% de las paradas urbanas maximizando su rentabilidad y restándole viajeros al T.P.C. urbano.
3. Los recorridos del T.P.C. urbano son muy semejantes con las mismas paradas, coincidiendo el 75% de las paradas de las líneas de autobús y el 66% de las paradas del tranvía, este hecho se traduce en un desaprovechamiento de los recursos y en la competencia directa entre las líneas interurbanas. Esto resta rentabilidad, frecuencia y disminuye considerablemente la velocidad comercial del T.P.C.
4. Las líneas no se adentran en los barrios, si además estas se solapan como se ha constatado, la oferta de cobertura de población es bastante deficiente tan solo abarca el 38% de la población.
5. Escasa integración del postrayecto en la concepción del sistema. La parada del bus debe conformar nodos de actividades que justifiquen la existencia de rutas urbanas en el ámbito de la parada. En

este sentido el debilitamiento de las centralidades de barrio, provocado por la cercanía que el automóvil aporta, respecto a las centralidades urbanas y a las territoriales (Centros Comerciales y de Ocio), ha venido suprimiendo gradualmente los recorridos locales que se realizaban en su mayor parte a pie y que en gran medida se combinaban con la parada del T.P.C. Deben recuperarse desde el planeamiento general las centralidades locales y ubicar las paradas en relación con estos microsistemas y con sus rutas.

6. Necesidad de un sistema competitivo con el automóvil, mas apoyado en el reconocimiento físico de sistemas propios, porque no existe una red de carriles bus que facilite la movilidad del T.P.C., elevando los tiempos de recorrido y las frecuencias de paso. Son indicadores de servicio que no fomentan la utilización del transporte público, ni invitan a los usuarios del vehículo privado a desplazarse en bus porque no les significan un ahorro de tiempo ni mayor comodidad.
7. Existe un desequilibrio funcional entre los viajes realizados en transporte público (7%) y en transporte privado (93%).
3. La política de transferencia modal es incorrecta, ya que solo está dirigida al trasvase automóvil- peatón y no existe una versión para el automóvil- T.P.C.. Una propuesta que incluya a todos los sistemas aportaría perspectivas sorprendentes en cuanto a umbrales de efectividad y posibilidades de captación de usuarios. Es curioso cómo se dilatan las distancias pre y pos- transporte público cuando se incorporan mejoras cualitativas en las rutas, en las zonas de espera y cuando se generan adecuados patrones de usos urbanos en las zonas de aproximación a las paradas. La visión del sistema de T.P.C., aislada de la realidad urbana y de sus connotaciones termina generando un techo a la utilización del T.P.C., demasiado próximo.

#### RECOMENDACIONES

Se recomienda establecer distintos escenarios que se ajusten a distintas expectativas de crecimiento económico para una transformación progresiva del sistema de transporte público hacia un sistema de altas prestaciones:

**Un primer escenario** debe ajustarse desde la actual situación de déficit económico que arrastra el sistema suspendiendo el servicio del tranvía con la sustitución del mismo por líneas de autobuses, la flexibilidad que aporta un sistema basado en líneas de autobuses debe aprovecharse por un lado para empezar a conformar un sistema de corredores rápidos que se ajuste a las características naturales de Vélez Málaga, por otro el nuevo sistema debe incrementar la cobertura de la oferta en los barrios.

**Un segundo escenario** de mayor sostenibilidad, debe plantearse desde la captación de usuarios del vehículo privado hacia el T.P.C., tras la adopción de medidas que penalicen el sistema motorizado privado en las áreas de mayor vulnerabilidad y a favor de los modos de movilidad sostenible, no obstante el modelo debe establecerse con medidas de bajo coste desde la optimización de la red, la mejora de la información al usuario o la integración tarifaria, además el sistema debe estar integrado con las medidas adoptadas en otros sistemas, por ejemplo el sistema peatonal ciclista debe garantizar la accesibilidad universal continua desde los centros generadores de viajes (áreas residenciales) a las paradas, y desde las paradas a los centros atractores de viajes, mediante una red de itinerarios no motorizados integrados en el nuevo sistema de T.P.C., el sistema de vehículo privado debe responder a los criterios de jerarquía establecidos con el fin de priorizar los viajes en modos sostenibles frente al vehículo privado. La estructura del T.P.C. debe reforzar la configuración de un sistema tronco- alimentado basado en corredores rápidos de T.P.C. y nuevas líneas de carácter puramente urbano, además el modelo debe fomentar la intermodalidad entre el T.P.C. y el resto de sistemas de transporte de forma cómoda, rápida y eficaz. En este escenario el sistema de T.P.C. debe gravitar sobre los nuevos elementos centrales del sistema como el intercambiador propuesto en la Plaza de las Yucas o los aparcamientos de rotación situados en el Pozancón o la Plaza de San Roque. Este escenario además debe tener en cuenta la posibilidad de reintroducir el servicio del Tranvía dentro del modelo sin provocar traumas dentro del propio sistema.

**El tercer escenario** debe entenderse como una evolución del anterior, pero incluyendo las medidas necesarias para alcanzar un sistema de altas prestaciones que responda a una elevada demanda de viajes en T.P.C., como por ejemplo la adopción de medidas de prioridad para el T.P.C. frente al sistema de vehículo privado, la mejora de la flota con vehículos especiales o iniciativas que permitan el billete sin contacto.

#### 2.2.2.5 Los intercambiadores de transporte con relación al modelo de movilidad y accesibilidad.

Los intercambiadores de transporte son una herramienta básica para adaptar el modelo de movilidad a los objetivos de la planificación urbanística. Serán fundamentales para contribuir a la creación y al refuerzo de las centralidades urbanas, además de convertirse en los elementos más representativos del modelo de movilidad y accesibilidad sostenible en Vélez Málaga, una ciudad cohesionada y ambientalmente amable, que apuesta por potenciar el turismo y las actividades comerciales en un entorno respetuoso con el medioambiente donde se garantice la accesibilidad universal y donde las condiciones de

accesibilidad en transporte público se encuentren en equilibrio con la utilización del automóvil.

Los intercambiadores se caracterizan por articular la movilidad y accesibilidad desde el exterior hacia el interior de los núcleos urbanos, por lo que adquieren la cualidad atractora y generadora de viajes. Son elementos atractores desde el origen del viaje hasta el intercambiador, y generadores de desplazamientos desde el intercambiador hacia las zonas centrales de la ciudad, por lo que están íntimamente relacionados con las actividades comerciales, productivas y el ocio así como con el sistema de equipamientos de Vélez Málaga.

Los intercambiadores son los nodos principales de la red multimodal de transporte colectivo, por lo que deben constituir la máxima expresión de su eficacia y funcionalidad, de manera que las conexiones entre las diferentes redes y modos que en ellos confluyen sean competitivas y atractivas para el usuario, frente a la utilización del vehículo privado.

La **definición de la intermodalidad** debe surgir desde reconocimiento de los principales intercambiadores, como elementos de centralidad funcional del municipio, y de referencia para la implantación de actividades productivas y servicios urbanos avanzados.

La funcionalidad de los intercambiadores de Vélez Málaga están relacionada con los objetivos de cohesión urbana y sostenibilidad ambiental y económica asociados a la intermodalidad. Las propuestas de intercambiadores de transportes van acompañadas de actuaciones urbanísticas y sectoriales desde las infraestructuras de transporte para reforzar dichos puntos como hitos de dinamización urbana y metropolitana asociados al transporte. Por lo tanto, se asigna a los intercambiadores un papel determinante en el potencial de atracción urbana de las áreas centrales de la ciudad, siendo uno de sus activos más capaces de dinamizar el tejido productivo. Por tanto, tendrán un papel relevante como verdaderos hitos económicos de Vélez Málaga.



Red de Transporte Local con relación a los espacios dotacionales colectivos.  
Núcleo urbano de Vélez Málaga (Del plano SA.1.2)

Su funcionalidad se vincula, por un lado como medida disuasoria al uso del vehículo privado dentro de entornos urbanos de carácter histórico o central, por otro lado su funcionalidad se relaciona con elementos que contribuyen a la dinamización urbana y revitalización funcional de los sectores urbanos donde se integran. Por lo que será fundamental en la configuración de su diseño, establecer cómodos accesos con la red peatonal del entorno, facilitar un aparcamiento seguro a la bicicleta, y habilitar plazas de aparcamiento al automóvil en sus proximidades.

La propuesta consiste en la puesta en valor las posibilidades y potencias de establecer un sistema intermodal de transportes en Vélez Málaga, a partir de la definición de las condiciones de intercambio entre los **modos** siguientes:

- Bus interurbano.**
- Transporte urbano.**
- Aparcamientos de rotación y residentes.**
- Ejes peatonales principales.**
- Red de itinerarios ciclistas.**

El diseño e integración funcional de los intercambiadores de transporte de viajeros dependerá en buena medida del número de modos de transporte que en el coincidan: los servicios de autobuses

interurbanos y urbanos, los ejes peatonales, y los aparcamientos de rotación y residentes (con la previsión de una posible puesta en funcionamiento del tranvía en el momento económico oportuno). El criterio fundamental para garantizar el éxito de los intercambios entre modos será favorecer que los recorridos entre modos sean mínimos, así como sean lo más cómodos de realizar y sencillos de entender.

Sobre la base de las centralidades urbanas a potenciar y de acuerdo con el esquema general de las estrategias de accesibilidad interna en las áreas centrales de Vélez Málaga, y con las alternativas propuestas para el modelo de transporte público urbano, se establece la siguiente configuración de los intercambiadores de Vélez Málaga, para lo que se ha elaborado una propuesta de jerarquía funcional en tres niveles de intercambiadores según la importancia de las condiciones de intermodalidad, elaborada a partir de los siguientes factores y condiciones urbanísticas y asociados a la funcionalidad del sistema de transportes:

- La posición de las centralidades urbanas respecto al modelo de ciudad
- Los autobuses interurbanos como principal modo colectivo de desplazamiento metropolitano.
- Las funciones de los espacios urbanos asociados a los intercambiadores desde la configuración del sistema de intercambiabilidad entre los modos de transporte



Red de Transporte Local con relación a los espacios dotacionales colectivos  
Núcleos urbanos de Torre del Mar y Caleta de Vélez (Del plano SA.1.2)

De acuerdo a su funcionalidad y posición estructural respecto a la red de transporte colectivo multimodal, se distinguen entre los intercambiadores de Primer Orden, y los intercambiadores de Segundo Orden, todos ellos vinculados a su importancia en la centralidad urbana y al intercambio automóvil- transporte colectivo con la red no motorizada. La relación correspondiente resulta la siguiente:

#### **INTERCAMBIADORES INTER-URBANOS**

Son aquellos que deben concentrar la mayor parte de los desplazamientos interurbanos y urbanos articulando el intercambio entre ambas escalas. Están asociados a las estaciones principales de autobuses interurbanos y a estrategias de concentrar los desplazamientos hasta las "zonas de borde" de las áreas centrales de la ciudad, para recuperar y potenciar los espacios comerciales, productivos y representativos de la ciudad.

En ellos la construcción de aparcamientos de rotación y de residentes en su entorno, aumentara las posibilidades de intermodalidad y centralidad urbana de este nuevo elemento nodal del transporte urbano en la ciudad. Los servicios de taxis y los nuevos bicicariles completan las posibilidades de intercambiabilidad. Su funcionalidad interior permitirá establecer cómodas conexiones entre las líneas urbanas e interurbanas del TPC, en combinación con una cómoda y atractiva red peatonal y red de itinerarios ciclistas. Su diseño y configuración permitirá que las interconexiones tengan unos recorridos mínimos dentro de un espacio público de alta calidad ambiental, y que podrá ser reforzado por servicios

comerciales, ocio, restauración y también de información al ciudadano y al visitante. Los intercambiadores de primer orden son los siguientes:

**Intercambiador Central de Vélez**, formado por el espacio de intercambio de la Nueva Nueva Estación Principal de Autobuses de Vélez Málaga, el aparcamiento en superficie asociado con una capacidad de 80 plazas y el Parque de Andalucía como potente conector peatonal entre el intercambiador y el eje comercial Canalejas- Carmelitas- C. Viejo de Málaga. **Sus funciones principales** serán el intercambio del TPC entre los desplazamientos interurbanos y los modos de transporte urbanos, y el intercambio entre el automóvil privado y el transporte público. Para **mejorar las conexiones peatonales del entorno** se recomienda permeabilizar el tránsito peatonal a través de: el cruce de la Plaza de los Reyes Católicos y la rotonda de la Ctra. de Loja.

**Intercambiador Central de Torre del Mar**, formado por el espacio de intercambio situado en el entorno de la Nueva Estación Principal de autobuses de Torre del Mar. Será el **nodo principal de intercambio del TPC entre las conexiones interurbanas de Torre del Mar y los modos de transporte urbanos**, también se concibe como espacio de intercambio entre el automóvil privado y el transporte público a través del potente aparcamiento subterráneo propuesto con una capacidad de 300 plazas con accesos desde C/ Cipriano Maldonado. La implantación del nuevo intercambiador Central de Torre del Mar debe incluir una propuesta de integración y mejora del sistema peatonal de su entorno, especialmente en: las **conexiones con los ejes peatonales principales** C/ Cipriano Maldonado y Av. Andalucía a través de las calles de Antonio Machado y del Doctor Marañón, y con los destinos asociados al intercambiador, como el entorno comercial de Plaza Axarquía a través del eje comercial de C/ del Río, y las playas a través del eje formado por las calles Antonio Machado y Duque de Ahumada y la Calle del Doctor Marañón.

#### INTERCAMBIADORES URBANOS

Son aquellos que tienen una función de centralidad asociada a los desplazamientos de ciudad, participando en la red de nuevas centralidades urbanas asociadas al transporte, y a la intermodalidad automóvil, transporte público y red peatonal. En todos ellos, además de su función de centralidad urbana en su entorno constituyen las nuevas referencias del nuevo modelo de ciudad sostenible. Son los siguientes:

#### A) Intercambiadores para el intercambio automóvil - transporte colectivo - modos no motorizados:

**Intercambiador de "Casas Nuevas"**, formado por el aparcamiento en superficie con capacidad para 120 plazas, las dos paradas de TPC propuestas, y las nuevas conexiones peatonales que conectan los elementos del intercambiador entre sí y con las calles de Cipriano Maldonado y Carrera de las Angustias.

**Intercambiador "de las Naciones"**, como puerta de acceso al área de centralidad principal de Vélez, está formado por los aparcamientos de rotación ubicados en el entorno de la Av. de las Naciones. Está formado por 5 aparcamientos localizados estratégicamente entre la Av. De las Naciones y el principal área comercial de Vélez.

**Intercambiador de Plaza de San Roque**, formado por Plaza de San Roque y el actual edificio de la Policía Local, que integraría un aparcamiento con una capacidad en superficie de aproximadamente 90 plazas en superficie.

**Intercambiador de Plaza Arroyo San Francisco "El Pajarillo"**, formado por el espacio de la Plaza Arroyo de San Francisco, actualmente ocupada por vehículos estacionados sin regulación donde existe la propuesta de construir 4 plantas de aparcamientos con una capacidad de 94 plazas.

**Intercambiador de "la Fortaleza"**, como nuevo lugar de centralidad de la zona norte del Casco Histórico de Vélez, se localiza entre la circunvalación Norte y el cerro de la Fortaleza, su funcionalidad es de carácter turístico marcando el inicio de las rutas temáticas propuestas para el interior de la Villa.

**Intercambiador de "Plaza de la Paz"**, en esta ubicación se propone transformar el aparcamiento en superficie actual en un subterráneo de dos plantas, la oferta de aparcamiento se incrementará de las 120 plazas actuales a 298.

#### B) Intercambiadores para el intercambio entre modos de transporte urbano colectivo:

- **Intercambiador Central de Vélez**, además de ser uno de los intercambiadores de primer orden del sistema, en él se realizan los transbordos entre las nuevas líneas urbanas y el corredor N- S. El sistema se organiza en intervalos de 30 minutos, con un tiempo de espera inferior a 5 minutos.

- **Intercambiador Plaza de las Yucas**, este espacio es fundamental dentro del sistema de centralidades de Torre del Mar. Se ubica estratégicamente junto al aparcamiento "Las Yucas", actualmente con una oferta de 242 plazas para rotación y 251 plazas para residentes, y junto a la actual terminal de Tranvía en Torre del Mar, además conecta directamente con el elemento peatonal/estancial de mayor entidad de Torre del Mar (Paseo de Larios).

### 2.2.3. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS.

El objeto de este epígrafe es analizar la Infraestructura existente en el municipio de Vélez Málaga, teniendo en cuenta para ello tanto el viario como los principales servicios urbanos. Aunque se realiza un enfoque desde el punto de vista estructural, se ha profundizado algo más, realizando también a continuación un análisis por núcleos.

#### 2.2.3.1 Red viaria interurbana y red viaria urbana de carácter estructural.

El municipio cuenta con dos ejes viarios principales, de los que se podrían denominar estructurales a efectos territoriales, y que sustancian la mayor parte de las circulaciones intermunicipales que se producen:

-Este-Oeste, autovía A-7, que discurre paralela a la costa y a una distancia de ella variable entre 800 y 3.300 metros. Esta autovía ha venido a sustituir a la antigua carretera N-340, ahora denominada N-340a, que discurre en casi todo su trazado paralela a la línea de costa, y que ha quedado para dar servicio a los tráficos locales, habiéndose producido la cesión al municipio de algunos tramos de la misma.

-Norte-Sur, carretera A-356, que discurre desde el enlace de Vélez Málaga con la autovía A-7 hasta el límite norte del municipio con el término de Viñuela. Esta carretera ha venido a sustituir a la A-7205 que discurre paralela a ella y que al igual que ésta sigue siendo de titularidad autonómica. Tanto una como otra proporcionan acceso a los núcleos del interior del término. En el caso de la A-356 comunica con los núcleos del interior de la Axarquía conectándose con la autovía A-45 (salida natural de la provincia de Málaga hacia el norte) y comunica también con la provincia de Granada al continuar por la A-402, que discurre por Zafarraya y Alhama de Granada.



CARRETERAS PRINCIPALES DE LA PROVINCIA DE MÁLAGA

La **autovía A-7** se conecta con el resto del viario que discurre por el municipio en cuatro puntos:

-Enlace de Chilches, que proporciona conexión con la carretera N-340a, en la zona costera occidental del término.

-Enlace de Cajiz, que proporciona conexión con la carretera provincial MA-3203, que conecta por el sur con la carretera N-340a, en la costa occidental del término, proporcionando acceso además a los núcleos de Los Puertos y Los Iberos, así como al núcleo de Cajiz por el norte.

-Enlace de Vélez Málaga, que conecta con la carretera A-356R, que constituye los ramales de conexión de la carretera A-356 con esta autovía y que proporciona acceso a los núcleos de Vélez Málaga y Torre del Mar. Este enlace es el de mayor importancia y el que soporta la mayor intensidad de tráfico, razón por lo que se detecta como necesaria su iluminación, incluyendo los ramales sur y norte de la A-356R.

-Semienlace de Caleta, que conecta con el vial municipal denominado Camino de Torrox que proporciona acceso a los núcleos de Vélez Málaga y Caleta de Vélez. En la actualidad este semienlace permite solo los movimientos a y desde el lado occidental del nudo, aunque el

Ayuntamiento de Vélez Málaga ha redactado un proyecto para convertir este nudo en un enlace completo con todos los movimientos y se están realizando las gestiones oportunas para que desde la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento se acometan estas obras.

La **carretera N-340a**, que discurre por la costa, está cedida al Ayuntamiento de Vélez Málaga en los tramos que tiene carácter de travesía urbana:

- Zona de Chilches y Benjarafe, desde el límite occidental del término municipal, P.K. 258+100, hasta el final de la travesía de Benjarafe, P.K. 262+700.
- Zona de Torre del Mar y Caleta de Vélez, que comprende ambas travesías y va desde el estribo occidental del puente sobre el río Vélez, P.K. 269+300, hasta el límite con el término municipal de Algarrobo, P.K. 274+500.
- Zona de Mezquitilla y Lagos, desde el límite oriental entre los términos municipales de Algarrobo y Vélez Málaga, P.K. 276+100, hasta el límite con el término municipal de Torrox, P.K. 279+832.

En el tramo restante, correspondiente a la zona de Almayate y Valle Niza, sigue siendo de titularidad estatal.

La carretera A-356 fue ejecutada por la Junta de Andalucía para mejorar la capacidad, sección y trazado de la A-7205 (antiguamente denominada CC-335), que quedó totalmente obsoleta para el tráfico y cometido que desempeñaba. La carretera A-7205 sigue siendo de titularidad autonómica y ha quedado como vía de acceso a núcleos de población con las correspondientes travesías urbanas como la de "El Trapiche" y como vía de acceso a otras carreteras provinciales que comunican con otros pueblos de la Axarquía interior, como la MA-4106 que conduce a Canillas del Aceituno.

Esta carretera comienza en una glorieta ubicada al norte del enlace de Vélez Málaga de la autovía A-7, desde la cual se conecta con el eje principal de comunicación entre los núcleos de Vélez Málaga y Torre del Mar, la Avenida Juan Carlos I. Desde esta glorieta continúa en dirección sur la A-356R, tramo desdoblado con cuatro carriles que conecta con la glorieta del enlace de la autovía A-7 y continúa hacia el sur hasta conectar de nuevo con la Avenida Juan Carlos I en la glorieta de "El Tomillar".

La sección de la A-356 es de dos carriles, aunque la Junta de Andalucía ha redactado un anteproyecto que prevé su desdoblamiento en el tramo de mayor tráfico, comprendido entre esta glorieta de inicio y la intersección con la carretera MA-3116, que da acceso a Benamargosa y al Parque Tecnológico de la Axarquía. El primer tramo de carretera hace también las funciones de variante de Vélez Málaga, dado que la antigua carretera CC-335 discurría por el interior del casco urbano de Vélez Málaga y Torre del Mar. En este primer tramo presenta las siguientes conexiones con Vélez Málaga y su viario urbano:

- Conexión con la Avenida Juan Carlos I a la altura de la rotonda del Polígono Industrial "La Pañoleta", mediante vial municipal desdoblado de cuatro carriles, desde la rotonda de inicio de la A-356 (en realidad es final de la carretera según sentido creciente de los P.K.)
- Conexión mediante enlace con el Camino Viejo de Málaga, que accede al centro de Vélez Málaga a través de la Avenida del Camino Viejo de Málaga.
- Conexión mediante rotonda con la Calle Camino de Remanente.
- Conexión mediante enlace con la A-7205, que accede a Vélez Málaga desde el norte por la zona del mercado mayorista.

Al norte de este primer tramo tiene intersecciones que dan acceso de nuevo a la A-7205 a la altura del núcleo del Trapiche y a la MA-3113 por la que se accede a Triana.

Desde el punto de vista de los diferentes núcleos del municipio concretamos a continuación la infraestructura viaria, desde un punto de vista ya más municipal:

### **CHILCHES**

Se accede al núcleo a través de la carretera provincial MA-3204, desde la N-340a. La intersección con la nacional es mediante glorieta urbana y presenta una adecuada capacidad. La carretera MA-3204 tiene un trazado sinuoso y de ancho insuficiente en algunos tramos, teniendo en cuenta tanto el tráfico actual como el previsto fruto del desarrollo urbanístico de la zona. Como alternativas de acceso al núcleo de Chilches hay previstas dos a nivel municipal, que dependen de desarrollos urbanísticos:

- Desde la zona norte del sector SUO.CH-4, a través del sector SUS.CH-2 que está pendiente de desarrollar, hasta la zona sur del caso urbano de Chilches, en las inmediaciones de su cementerio.
- A través de la carga externa del SUS.JUVIGOLF, correspondiente al nuevo acceso al sector desde el enlace de Chilches de la autovía A-7, que discurre por la margen izquierda del Arroyo

Santillán, se proporcionará acceso por una derivación de este nuevo vial a la zona occidental del casco urbano de Chilches.

Con estos dos nuevos accesos quedarán suficientemente mejoradas las comunicaciones de este núcleo.

En lo que se refiere a la carretera de la costa N-340a, que en este tramo es de titularidad municipal, está correctamente ordenada desde el punto de vista del tráfico local, con numerosos carriles centrales de giro a la izquierda, que proporcionan acceso a las urbanizaciones de la costa sin afectar al tráfico y mermar su capacidad.

Por otro lado, la conexión entre el enlace de Chilches de la autovía A-7 y la carretera N-340a, que tiene configuración de vía interurbana de cuatro carriles, sigue siendo de titularidad estatal a pesar de que el Ayuntamiento de Vélez Málaga ha solicitado la cesión para convertirla en vial urbano y mejorar la glorieta de intersección de la misma con la N-340a. Hasta el día de la fecha esta cesión no se ha podido materializar por problemas presupuestarios de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento respecto a la contraprestación económica que tiene que aportar en dicho convenio.

### **BENAJARAFE**

El principal vial de este núcleo es la N-340a, que en este tramo es de titularidad municipal. Está correctamente ordenada desde el punto de vista del tráfico local, con numerosos carriles centrales de giro a la izquierda y dos rotondas, una en el acceso a la Urbanización La Sirena y otra en el acceso a las urbanizaciones Los Laureles, Colina Soleada y Benajamar; esta última ya en el tramo de carretera que es de titularidad estatal. Estas intersecciones y rotondas proporcionan acceso a las urbanizaciones de la costa y al núcleo urbano costero de Benajáraf, sin afectar al tráfico y mermar la capacidad de esta vía. En el tramo correspondiente a la travesía de Benajáraf, la vía ha sido urbanizada por el Ayuntamiento, dándole un carácter marcadamente urbano, con aceras, aparcamientos, mediana central, ajardinamiento,...

Otro vial importante de este núcleo es la Carretera de Benajáraf Alto, que es de titularidad municipal y da acceso desde la N-340a y desde el núcleo urbano de Benajáraf, a las urbanizaciones y núcleos y cortijadas del interior. Su estado es adecuado en el tramo sur y su mejora en el tramo norte depende del desarrollo urbanístico de las unidades de ejecución y sectores de esta zona.

En esta zona no hay conexión entre la autovía A-7 y la N-340a.

### **ALMAYATE**

El principal vial de este núcleo es la N-340a, que en este tramo es de titularidad estatal, dado que no soporta importantes desarrollos urbanísticos. Está correctamente ordenada desde el punto de vista del tráfico local e interurbano, con numerosos carriles centrales de giro a la izquierda y una rotonda en el acceso a la Urbanización Las Canteras, que no afectan al tráfico, ni merman la capacidad de esta vía. Estas intersecciones y rotonda proporcionan acceso a las urbanizaciones de la costa, al núcleo urbano de Almayate y a otras carreteras de carácter municipal o provincial. Las principales intersecciones de esta vía tienen carácter interurbano con carriles centrales de giro a la izquierda y conectan con las siguientes carreteras:

Con la carretera provincial MA-3203, que proporciona acceso a los núcleos interiores de Los Puertas, Los Iberos y Cajiz, y conecta con la autovía A-7 en el enlace de Cajiz. Esta carretera se encuentra en un estado aceptable tanto a nivel de pavimento como trazado.

Con el camino asfaltado municipal que discurre paralelo al Arroyo Marín, que a su vez continúa por una carretera que aun no es de titularidad municipal y conecta con la MA-3203 a la altura del sector SUO.P-1. Este camino proporciona acceso a cortijadas del interior de la zona de Valle Niza. Esta intersección no presenta carril central para giro a la izquierda, siendo recomendable su ejecución por seguridad vial.

Con la carretera provincial MA-3120, que proporciona acceso al núcleo de Almayate. Tiene trazado rectilíneo y sección suficiente, con un marcado carácter urbano al estar dotada de aceras y aparcamientos. Desde el final de esta carretera, en el centro de Almayate, continúa otra que enlaza con la carretera de Cajiz, en las proximidades de la intersección con la carretera de Los Iberos, al sur del enlace de Cajiz de la autovía A-7. Esta carretera presenta pavimento en malas condiciones, trazado sinuoso, sección insuficiente y ausencia de obras de fábrica para paso de los cauces y vaguadas transversales a la misma. Es de gran interés por conectar Almayate y sus zonas del interior con la carretera de Cajiz (MA-3203) y la autovía A-7. Su mejora y titularidad deberían ser asumidas por la Diputación Provincial, dado que conecta y da continuidad entre dos carreteras de Diputación, la MA-3120 y la MA-3203.

Con el camino asfaltado municipal denominado Camino de Ribera que discurre por la margen derecha del río Vélez y conecta en su extremo norte con la carretera provincial MA-3116, por la que se accede desde Vélez Málaga a Benamocarra. Este camino proporciona acceso a las explotaciones agrícolas de esta margen del río y las urbanizaciones y núcleos de población de esta zona. En un pequeño tramo se superpone con la vía pecuaria Camino Viejo de Málaga, por la que se accede a Vélez Málaga desde el oeste vadeando el río Vélez, y a Almayate por el este. Esta carretera presenta un pavimento en

estado aceptable, aunque tiene tramos al norte de la autovía con trazado bastante sinuoso y sección de ancho insuficiente, además de carecer de obras de fábrica para paso de los cauces y vaguadas transversales a la misma. Su mejora y titularidad deberían ser asumidas por la Diputación Provincial, dado que proporciona un acceso directo, sin pasar por Vélez Málaga, entre la carretera N-340a y la carretera provincial de Benamocarra MA-3116.

Desde el documento de ordenación territorial del P.O.T.AX. se apunta la necesidad de disponer de una conexión viaria principal, con la A-7 desde la A-356R hasta la N-340a. Dicho viario estructural deberá ser previsto en el R.P.G.O.U./2.014, dando respuesta a la conexión de Almayate a la A-7, así como de la zona oeste de Torre del Mar.

### **LOS PUERTAS Y LOS IBEROS**

Se accede a éstos núcleos desde la carretera provincial MA-3203, que lleva a Cajiz. En ambos casos se accede por caminos o carreteras asfaltadas de titularidad municipal, que tienen un pavimento y sección suficiente para el tráfico que soportan. Ambas carreteras tienen estructuras de paso sobre el Arroyo de Los Iberos. En el caso de la carretera o Camino de Los Iberos, una vez alcanzado el núcleo de población, hay continuidad a lo largo de un camino que discurre en dirección noroeste y llega hasta el pueblo de Macharaviaya. Este camino se encuentra sin pavimentar desde aquí hasta el límite con el municipio de Macharaviaya, estando pavimentado y en estado aceptable a partir de ese punto. Si fuera mejorado y pavimentado en el tramo del municipio de Vélez Málaga, supondría un acceso alternativo a Los Iberos y una buena comunicación con el municipio colindante de Macharaviaya.

### **CAJIZ**

Se accede a este núcleo a través de la carretera provincial MA-3203, que tiene conexión tanto con la carretera nacional N-340a, como con la autovía A-7. Esta carretera se encuentra en buen estado de conservación, aunque tiene mejor trazado en el tramo sur donde cumple también la función de conexión entre la autovía y la carretera de la costa. El núcleo de Cajiz está conectado por el norte con Iznate a través de la carretera provincial MA-3118 y desde aquí con Benamocarra a través de la carretera provincial MA-3115, para finalmente conectar de nuevo con Vélez Málaga por la MA-3116.

### **TORRE DEL MAR**

Se accede a este núcleo desde la N-340a en el sentido este a oeste (costero), denominada Avda. de Andalucía, que es al mismo tiempo el vial principal del núcleo, como desde la autovía A-7 a través del enlace que sirve a Vélez Málaga y Torre del Mar, siguiendo el ramal sur de la carretera autonómica A-356R, que conecta con la Avda. Juan Carlos I en la Glorieta de El Tomillar (sentido norte-sur). Esta glorieta soporta un nivel importante de tráfico y dada la siniestralidad registrada en ella, precisa de reforma para conseguir que el tráfico funcione de forma más fluida y más convencional e intuitiva.

La N-340a discurre en sentido este-oeste atravesando el núcleo de población. Esta travesía está convenientemente urbanizada y se le ha dado el carácter urbano que requería. Cuenta con seis rotondas, además de varias intersecciones semaforizadas. En la zona oriental de esta travesía hay un tramo que dispone de plataforma reservada para el tranvía que discurre entre Vélez Málaga y Torre del Mar, cuyo servicio está temporalmente suspendido en la actualidad. Como alternativa de cruce de este caso urbano en sentido este-oeste y viceversa existe:

1. El Paseo Marítimo de Torre del Mar, solo en sentido oeste-este.
2. Borear el casco urbano por el norte, comenzando desde el oeste por la C/ Cipriano Maldonado, Cuesta del Visillo y a continuación utilizar una de las tres alternativas, C/ Azucarera, C/ Infanta Elena o Avda. del Sol, para terminar por el Carril de Sevilla; y viceversa en el sentido contrario.

Por su proximidad al núcleo de Vélez Málaga y dado que es prácticamente un continuo urbano separado por la autovía A-7, es importante destacar el viario de conexión entre ambos:

La Avenida Juan Carlos I que discurre sobre el trazado de la antigua carretera CC-335 y que en su tramo sur se bifurca en un vial de subida formado por la Cuesta del Visillo y otro de bajada por la C/ Cipriano Maldonado. Presenta dos intersecciones en forma de glorieta, una en el sur que conecta con el acceso a la autovía por la A-356R y con la Avda. del Sol y la C/ Infanta Elena, y otra en el norte que proporciona acceso al Centro Comercial "El Ingenio" y al Carril de Sevilla, aun sin ejecutar en este tramo.

El carril de Sevilla que circunvala Torre del Mar por el nordeste y que está ejecutado en su tramo sur hasta la trasera del Hospital Comarcal de la Axarquía, quedando pendiente de ejecutar el resto hasta las cocheras del transporte público urbano municipal, para conectar con la Avda. Juan Carlos I. Este vial es de vital importancia para circunvalar Torre del Mar por el este viniendo del Vélez Málaga y viceversa, además de para acceder al Hospital Comarcal y al Centro Comercial "El Ingenio", que son importantes centros de atracción y generación de viajes.

El Camino del Higueral proporciona la conexión por el borde oriental. Está previsto que tenga carácter de avenida y está pendiente de ejecutar en el tramo sur, por falta de desarrollo urbanístico.

Un aspecto importante del viario de este núcleo es la red de carriles bici que conecta tanto con Vélez Málaga como con Caleta de Vélez. Discurren en sentido norte-sur por la Avenida Juan Carlos I, viéndose interrumpidos en la C/ Cipriano Maldonado, para continuar en la Avda. Toré Toré y seguir por el Paseo Marítimo en sentido este.

El Paseo Marítimo Peatonal es también un vial de gran importancia para el tránsito peatonal, sobre todo después de una reciente actuación que ha mejorado sus instalaciones, servicios y pavimentos.

### **VÉLEZ MÁLAGA**

El **viario de carácter no municipal** y de distintos rangos, tanto en dimensiones, como en tráficos, que parte de este núcleo o por el que se accede al mismo está formado por:

- La autovía A-7 a través de los enlaces de Vélez Málaga y Caleta de Vélez. En el primer caso continuando en sentido norte por la A-356R y la A-356 y utilizando los accesos existentes a Vélez Málaga desde esta carretera por el oeste. En el segundo caso continuando en sentido norte por el vial municipal correspondiente al Camino de Torrox. Este segundo enlace proporciona únicamente el acceso para los movimientos “a y desde Málaga” o zona occidental. Está en fase de tramitación el proyecto que completará este enlace permitiendo todos los movimientos posibles.

- La carretera autonómica A-356 que además de proporcionar acceso desde la autovía, también lo hace desde la zona norte del municipio. Esta carretera que hace también las funciones de Variante de Vélez Málaga para los tráficos dirección norte-sur, situada al oeste del núcleo, sustituyó en su día a la antigua comarcal CC-335 (hoy denominada A-7205), cuyo trazado y sección quedó obsoleto para el tráfico que soportaba. En la actualidad se mantiene la carretera A-7205 en paralelo a la nueva A-356, cumpliendo el cometido de dar cobertura a tráficos más locales.

- La carretera provincial MA-3116, denominada Carretera de Benamocarra, accede a Vélez Málaga desde el noroeste a través de la A-7205 y comunica a este núcleo con Benamocarra e Iznate.

- La carretera provincial MA-3112, denominada Carretera de Almachar, que también accede a Vélez Málaga desde el noroeste a través de la anterior, comunicando con los municipios de Almachar y El Borge.

- La carretera provincial MA-4111, denominada Carretera de Arenas, accede a Vélez Málaga desde el noreste y comunica a este núcleo con Arenas, Canillas de Albaida y Cómputa.

El viario **principal de carácter municipal** que comunica este núcleo con los colindantes está formado por:

- La Avenida Juan Carlos I que discurre sobre el trazado de la antigua carretera CC-335 y que conforma el eje central de comunicación entre Vélez Málaga y Torre del Mar. Presenta dos intersecciones en forma de glorieta, una en el sur que conecta con el acceso a la autovía por la A-356R y con el polígono industrial “La Pañoleta”, y otra en el norte, punto de inicio de la avenida, que conecta con el Real Bajo y la Avda. Pablo Iglesias que discurre en dirección este. El tramo comprendido entre su inicio y la glorieta del polígono industrial “La Pañoleta” dispone de doble plataforma reservada para el tranvía que discurre entre Vélez Málaga y Torre del Mar, cuyo servicio está temporalmente suspendido en la actualidad. Este eje continúa desde este punto en sentido norte por la Avda. Vivar Téllez hasta penetrar en el centro y casco antiguo de Vélez Málaga. Igualmente en el tramo de esta avenida comprendido entre el Parque Jurado Lorca y el final de la misma se dispone de plataforma reservada en el eje, para el tranvía que discurre entre Vélez Málaga y Torre del Mar.

- El Camino Viejo de Málaga por el que se accede a Vélez Málaga por el suroeste desde Almayate, solapándose en un tramo con el Camino de Ribera y vadeando el río Vélez hasta llegar, una vez salvada la A-356 por el paso superior que proporciona el enlace con esta carretera, hasta la Avda. Camino Viejo de Vélez Málaga. Este acceso es de vital importancia para la comunicación de Vélez Málaga con la zona occidental de la costa del municipio. Para conseguir su completo aprovechamiento sería necesaria la ejecución de un puente sobre el río Vélez para evitar el vadeo que suele ser impracticable en época de lluvias o desembalses, y al mismo tiempo sería imprescindible la desafectación de esta vía pecuaria en al menos el tramo de Vélez Málaga a Almayate.

- El Camino de Las Campiñuelas por el que se accede a Vélez Málaga por el norte desde Trapiche, vadeando el Arroyo del Mineral y llegando hasta el polígono industrial “El Zamorano”. Desde aquí conecta con la Circunvalación norte de Vélez Málaga, que llega hasta la Carretera de Arenas (MA-4111) en el punto de entrada al casco urbano de Vélez Málaga por el noroeste. Este acceso es importante como comunicación alternativa con la zona norte del municipio y con las explotaciones de agrícolas de subtropicales y la industria de tejares implantada en esta zona. Para conseguir su completo aprovechamiento sería necesaria la ejecución de un puente sobre el Arroyo del Mineral, que evite el vadeo,

que suele ser impracticable en época de lluvias, y al mismo tiempo sería imprescindible la desafectación de esta vía pecuaria. El Ayuntamiento de Vélez Málaga dispone de un proyecto aprobado para ejecutar este puente y un vial que conecte el mismo con la carretera municipal de Circunvalación Norte. Al mismo tiempo cuenta con un anteproyecto para mejorar el pavimento del Camino de Las Campiñuelas y los vados que tiene el mismo en los cruces con otros arroyos de menor importancia y vaguadas existentes.

- El Camino de Torrox por el que se accede a Vélez Málaga desde Caleta de Vélez por el sureste y que a su vez conecta con la autovía A-7 en el semienlace de Caleta de Vélez. Este acceso es de vital importancia para la comunicación de Vélez Málaga con la zona oriental de la costa del municipio, siendo realmente la circunvalación Este del núcleo y formalizando gran parte de la Ciudad Compacta del triángulo Vélez Málaga-Caleta.

Comienza en la Glorieta Francisco Aguilar Campos, situada junto al Estadio Fernando Hierro, donde conecta con la Avda. Pablo Iglesias y la C/ Camino de Algarrobo. Este Camino es una penetración directa desde la autovía al centro de Vélez-Málaga por el Este, a la vez que proporciona acceso a equipamientos de relevancia como son el Parque de Bomberos de la Axarquía, el Estadio y Polideportivo Fernando Hierro y el Complejo Medioambiental "Finca La Pola", que tiene previsto ejecutar la Diputación. En la actualidad tiene una sección insuficiente, se reduce meramente a una calzada estrecha, y un trazado no adecuado para el importante tráfico que soporta. Únicamente en el tamo norte está ejecutada la avenida desdoblada que prevé el planeamiento. En el resto del trazado, la tan necesaria ejecución depende de los desarrollos urbanísticos colindantes (UE.VM-43, SU0.VM-13, SUO.VM-17 y SUS.VM-18), o en su caso de un adelanto de la inversión con financiación municipal. Respecto a este vial hay que destacar el proyecto en trámite, redactado por el Ayuntamiento, para convertir en enlace completo el semienlace existente de este camino con la autovía, y que en base a este proyecto igualmente está en trámite la implantación de un Centro Logístico de Transporte junto al Camino y en el lado nordeste del enlace.

- El Camino del Higueral, que partiendo desde el inicio de la Avda. Juan Carlos I conecta por borde oriental, Vélez Málaga con Torre del Mar. Según planeamiento tiene también carácter de avenida desdoblada y únicamente está ejecutado en su primer tramo norte, tramo en el que su ejecución estaba asignada al Ayuntamiento. En el resto presenta un estado del firme muy deficiente, quedándose reducido a una mera calzada en mal estado, incluso terriza en el extremo sur. La ejecución de estas zonas depende de los desarrollos urbanísticos colindantes (UE.VM-43, SU0.VM-13, SUO.VM-17 y SUS.VM-18). Es de vital importancia para conectar la zona de los polígonos industriales de Vélez Málaga con la parte oriental de Torre del Mar.

- Camino Bajo de Algarrobo, que partiendo desde la Glorieta Francisco Aguilar Campos, discurre en dirección este hasta llegar al Río Seco, para aguas debajo de este punto cruzar el cauce vadeándolo, entrando en Caleta de Vélez y continuando hasta Algarrobo al unirse con la carretera A-6203-. Su sección es simplemente una calzada en aceptable estado de conservación para el tráfico que soporta en la actualidad. Para un mejor aprovechamiento de esta vía de comunicación sería necesario desafectar la vía pecuaria sobre la que se encuentra, darle continuidad por la margen derecha del Río Seco para evitar el tramo que discurre por el cauce y ejecutar una estructura de paso sobre el mismo, para cruzar a la margen opuesta (la estructura, asignada como carga externa del sector SUNS.C-1, dependería del desarrollo de este sector).

- Camino de Remanentes, que partiendo desde la rotonda de la carretera A-356 de acceso a Vélez Málaga por la C/ Camino de Remanentes, discurre en sentido oeste, vadeando el Río Vélez y llegando al Camino de Ribera que discurre por la margen derecha de este cauce. Su función es proporcionar acceso directo a las explotaciones agrícolas de la margen derecha del río. En la actualidad su sección esta formada por una simple calzada asfaltada y en no buen estado. Dado que coincide con la vía pecuaria de su mismo nombre, para su mejora sería necesario desafectarla, previo a mejorar su sección y pavimento, y finalmente ejecutar un puente que evite el complicado vadeo del Río Vélez.

- Camino de Enmedio, que partiendo desde la C/ Plateros de Vélez Málaga, discurre en sentido oeste, pasando bajo la carretera A-356, vadeando el Río Vélez y llegando al Camino de Ribera que discurre por la margen derecha de este cauce. Su función, al igual que en camino anterior, es proporcionar acceso directo a las explotaciones agrícolas de la margen derecha del río. En la actualidad su sección es la de un camino terrizo en mal estado. Esta situación se ve agravada por coincidir en parte de su traza con el cauce del Arroyo Romero, que en esta zona presenta una insuficiente capacidad de desagüe. Por esta razón desde la Consejería de Medio Ambiente de la JA se ha realizado el deslinde de este tramo de cauce. En base a este deslinde se debería encauzar el arroyo y restituir el camino por una de sus márgenes, realizando las expropiaciones necesarias. Finalmente sería también necesario ejecutar un puente que evite el complicado vadeo del Río Vélez.

Al margen de este viario hay que destacar el que discurre por la traza de la antigua carretera CC-335 y que constituía la variante de Vélez Málaga antes de existir la A-356. En la actualidad constituye un vial urbano perimetral de la zona occidental del casco urbano de Vélez Málaga, que en sentido norte-sur comienza en la C/ Carretera de Loja (acceso norte a Vélez Málaga desde la A-7205), junto al Mercado Mayorista, para continuar por la C/ Explanada de la Estación, las calles Pintor Antonio Hidalgo y la opuesta que bordea el Parque María Zambrano, la Avda. de las Naciones y la Avda. Villa de Madrid, hasta conectar con la Avda. Juan Carlos I.

Un aspecto importante del viario de este núcleo es la red de carriles bici que conecta tanto con Torre del Mar como con Caleta de Vélez. Éstos discurren en sentido norte-sur desde el borde norte del sector SUO.VM-7 en la C/ Camino de Remanentes para continuar por la C/ Aceituneros (borde occidental del casco urbano), Avda. del Camino Viejo de Málaga, Avda Segovia, Avda. Villa de Madrid, C/ Cañada de Burgos y Avda. Juan Carlos I hasta Torre del Mar. En sentido este-oeste discurre desde el comienzo de la Avenida Juan Carlos I por la Avda. Pablo Iglesias hasta la Glorieta Francisco Aguilar Campos, para continuar por el Camino Bajo de Algarrobo en dirección a Caleta de Vélez. En este último tramo la vía tiene carácter de senda de uso compartido para peatones y ciclistas.

### **TRAPICHE**

Se accede al núcleo a través de la carretera A-356 mediante la intersección que tiene con la A-7205 al sur de este núcleo. Igualmente se puede acceder a Trapiche desde Vélez Málaga o desde el norte a través de la carretera A-7205, que tiene carácter de travesía a su paso por este núcleo. Ambas carreteras están en buen estado, la primera destinada a tráficos de paso y la segunda a tráficos más locales. Está previsto mejorar el estado del tramo de carretera A-7205, comprendido entre Vélez Málaga y Trapiche, dándole un carácter más urbano, dotándola de alumbrado, arbolado de alineación y arcén transitable para peatones y ciclistas. Esta es una actuación proyectada en el tramo norte (desde Trapiche al acceso al sector SUS.TRA-3) y a nivel de anteproyecto en el resto, y se trata de una carga externa de los sectores SUS.TRA-3 y SUNS.TRA-1.

Otras vías de interés son el Camino de las Campiñuelas, que al mismo tiempo es vía pecuaria y comunica con el norte del casco urbano de Vélez Málaga, y la carretera MA-3113 que comunica con el núcleo de Triana y Benamargosa.

### **TRIANA Y ZORRILLAS**

Se accede desde la A-356 por la MA-3113, carretera provincial con trazado sinuoso en algunos de sus tramos. Esta carretera cruza Triana de este a oeste y constituye con su carácter de travesía la principal calle del pueblo.

A Las Zorrillas se accede desde la C/ La Zorrilla de Triana, que en su tramo final es un camino hormigonado que llega hasta la margen izquierda del Río Benamargosa. En la margen opuesta se encuentra el pequeño núcleo de Las Zorrillas, por lo que este acceso presenta el inconveniente de tener que vadear el río, lo que provoca que sea impracticable en época de crecidas. No obstante existe un acceso alternativo y permanente desde el sur, a través de una carretera municipal que se ha ejecutado sobre un camino preexistente, desde la carretera de Almachar (MA-3112).

### **ALDEA ALTA Y ALDEA BAJA**

Se accede desde la MA-3113, tomando un camino municipal que parte del lado norte de esta carretera en su inicio. Este camino se encuentra asfaltado y/o hormigonado en su primer tramo, siendo terrizo en el resto. Su estado es adecuado para el poco tránsito que soporta. Coincide en gran parte de su recorrido con la vía pecuaria de Vélez Málaga a Riogordo.

### **CALETA DE VÉLEZ**

Es cruzada de este a oeste por la carretera N-340a, Avenida de Andalucía, que en este tramo es de titularidad municipal y tiene un carácter totalmente urbano, además de ser travesía. Este es el acceso natural desde Torre del Mar por el Oeste y desde Algarrobo Costa por el Este. Presenta dos rotondas en las intersecciones principales:

En el extremo occidental, junto a la margen izquierda del Río Seco, en la intersección con el vial de Ribera que conecta a su vez con el Camino de Torrox en una intersección en forma de rotonda.

En la intersección que proporciona acceso al Puerto de Caleta y al final del Camino de Torrox, además de a las urbanizaciones de esta zona.

Además de estas rotondas existen varios cruces semaforizados en esta travesía.

Otro acceso de suma importancia es desde el Semienlace de Caleta de Vélez de la autovía A-7, a través del Camino de Torrox. Este acceso, como hemos dicho con anterioridad, prevé en la actualidad solo los movimientos "a y desde Málaga", estando en tramitación el proyecto que lo convertirá en enlace completo con todos los movimientos. Por otro lado el Camino de Torrox en la zona de Caleta de Vélez está en buen estado y tiene una sección adecuada como vial urbano, de una sola calzada y aceras. Únicamente en su tramo norte, desde la autovía hasta el puente sobre el Río Seco queda por ejecutar el acerado del lado nordeste.

Un aspecto importante del viario de este núcleo es la red de carriles bici que conecta tanto con Vélez Málaga como con Caleta de Vélez. Discurren en sentido norte-sur junto al vial de Ribera, por la margen izquierda del Río Seco, viéndose interrumpido y estando pendiente de ejecutar desde el lado sur del

paso bajo la autovía. Su continuidad conectará en el futuro con el de Vélez Málaga que discurre por el Camino Bajo de Algarrobo. En sentido oeste-este da continuidad al que procede del Paseo Marítimo de Torre del Mar, llegando hasta el final del conjunto de edificaciones denominado "Las Pirámides del Puerto".

El Paseo Marítimo Peatonal, que es continuidad de él de Torre del Mar y llega hasta el acceso principal al Puerto de Caleta, es también un vial de gran importancia para el tránsito peatonal, sobre todo después de una reciente actuación que ha mejorado sus instalaciones, servicios y pavimentos.

### **MEZQUITILLA Y LAGOS**

En estos casos la carretera N-340a, es prácticamente el único vial relevante de estos núcleos. Como en el caso de Caleta esta carretera es ya de titularidad municipal por lo que se han hecho y se están haciendo actuaciones para darle un carácter de travesía urbana. En todo el tramo de estos núcleos existe alumbrado público y en los tramos más urbanos de Mezquitilla y Lagos se han realizado aceras y aparcamientos.

En los tramos con un carácter menos urbano, el comprendido entre Mezquitilla y Lagos y el situado al este del casco urbano de Lagos y del acceso común a los sectores SUO.L-3 y SUO.L-4, se ha previsto una senda peatonal del lado del mar, que sirva tanto para peatones como para ciclistas, que cuenta con miradores o zonas de descanso y que está previsto que llegue prácticamente hasta el límite del término municipal con Torrox. En este tramo de carretera, además de carriles centrales para giro a la izquierda hay dos rotondas que prestan además de la función propia de la intersección, la de cambio de sentido; una en el extremo oriental, en el acceso a los sectores SUO.L-3 y SUO.L-4 y otra en ejecución en el acceso a la zona denominada como "Las Chorreras" (SUO.L-1 y UE.L-2).

### **2.2.3.2. Sistema de abastecimiento de agua y reutilización para riego.**

La principal fuente de suministro de agua potable para el municipio de Vélez-Málaga es el sistema de agua en alta, gestionado por la Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol Axarquía, a través de su empresa pública Axaragua. Desde este sistema se suministra a los depósitos municipales y a la red de abastecimiento municipal, que es gestionada por la empresa Aqualia, concesionaria del servicio de abastecimiento y saneamiento en el municipio de Vélez Málaga. Además de esta fuente principal de suministro, el municipio cuenta con captaciones subterráneas que pueden servir de apoyo o alternativa al mismo:

Captación de Vega Acosta, ubicada en la margen derecha del río Vélez, próxima al puente del antiguo ferrocarril Málaga – Zafarraya. Se encuentra en desuso debido a que presenta un alto grado de salinización.

Captación de Vega Mena, ubicada en la margen izquierda de la zona baja del cauce del río Vélez, frente a la urbanización "El Capitán". Esta incorporada al sistema de abastecimiento municipal gestionado por Aqualia, aunque debido a su alto contenido de nitratos, motivado por la contaminación del acuífero por el uso abusivo de fertilizantes, no se considera apta para el consumo humano, salvo en situaciones de emergencia y después de una conveniente dilución en agua de otra procedencia.

Captación del Molino de las Monjas, ubicada en la margen izquierda del río Vélez, en las proximidades de la confluencia del río Benamargosa. Esta incorporada al sistema de abastecimiento municipal gestionado por Aqualia y está considerada como una buena fuente de suministro alternativo, aunque en determinados momentos pueda tener el parámetro de concentración de nitratos y fosfatos elevado, exigiendo su mezcla o dilución con el agua procedente de la red de abastecimiento en alta. Recientemente la Consejería de Medio Ambiente ha ejecutado una obra de mejora de las instalaciones y equipos de bombeo de esta captación.

Captación de Trapiche, ubicada en la margen izquierda del río Vélez. No está incorporada al sistema de abastecimiento municipal gestionado por Aqualia y es gestionada de manera autónoma por los vecinos del núcleo del Trapiche. Se trata de una fuente de suministro no legalizada y de muy dudosa calidad como agua para el consumo humano. El Ayuntamiento tiene previsto su extinción para que el suministro se realice con las necesarias garantías sanitarias, utilizando el agua procedente de la red de abastecimiento en alta.

En cuanto a la fuente principal de suministro, formada por el sistema de abastecimiento en alta explotado por la empresa pública Axaragua, hay que reseñar que la procedencia del agua bruta es del embalse de la Viñuela, que tiene una capacidad de 170 hm<sup>3</sup> y una superficie total de cuencas captadas de 367 km<sup>2</sup>, con una cota máxima de lámina de agua de +230 m y tomas a las cotas +215 m, +190 m y +165 m.

Esta agua bruta es llevada por una conducción Ø1.500 mm desde el Embalse de la Viñuela a la Estación de Tratamiento de Agua Potable (E.T.A.P.) situada por encima de El Trapiche. Se trata de una planta decantadora con dos decantadores, sistema de dosificación de cloro-gas y línea de tratamiento de fango. De aquí pasa a la Estación de Filtros del Trapiche, situada en el borde norte de este núcleo de población, que está formada por 17 filtros de arena en presión y dosificación de cloro. De esta forma se

consigue afinar el tratamiento del agua bruta convirtiéndola en potable de adecuada calidad. La capacidad de ambas plantas es suficiente para tratar los caudales de agua bruta procedentes del embalse y suministrar a Vélez Málaga y otros núcleos de la Axarquía a los que puede llegar este suministro.

El suministro en alta, cuenta con un gran depósito regulador, denominado Depósito Regulador nº 1 del Sistema de Abastecimiento a la Axarquía y Cierre de Malla en Vélez Málaga, con una capacidad de 50.000 m<sup>3</sup>, que garantiza el suministro de toda la zona para un día. Tiene tres vasos y se encuentra ubicado también en el municipio de Vélez Málaga, en una colina situada entre la Variante de la Carretera de Arenas y el Río Seco.

Las conducciones que distribuyen el agua potable en alta y que discurren por el término municipal de Vélez Málaga son:

Conducción principal Ø1500 mm que parte de la Estación de Filtros del Trapiche y llega hasta zona occidental del casco urbano de Vélez Málaga, donde se bifurca en dos ramales, el occidental y el oriental. Cuenta con una conexión con la red municipal en el lugar denominado "Ventorrillo de la Higuera", ubicado al noroeste del casco urbano de Vélez Málaga, donde se conecta con las conducciones principales municipales procedentes de la captación del Molino de las Monjas.

Ramal oriental que cruza el casco urbano de Vélez Málaga por el sector SUS.VM-9, la Avda. Carlos III y la Avda. Pablo Iglesias, para continuar por el Camino Bajo de Algarrobo. Esta conducción suministra también a los municipios de Algarrobo y Torrox. Se inicia en Ø1.200 mm y termina en Ø600 mm. Cuenta con conexiones a la red municipal en:

Final de la Avda. Vívar Téllez.

Junto al Estadio Fernando Hierro, donde sale un ramal con impulsión que suministra al depósito municipal de "El Romeral", que con sus 5.000 m<sup>3</sup> es el de mayor capacidad.

En el depósito municipal de Baviera Golf que tiene una capacidad de 1.000 m<sup>3</sup>; a en Caleta de Vélez.

En el depósito del sector SUO.L-3 (Urbanización Los Alfacares) que tiene una capacidad de 1.000 m<sup>3</sup>; ya en Caleta de Vélez.

Ramal occidental que discurre primeramente por la margen izquierda del río Vélez y después por la margen derecha, continuando por el Camino de Ribera y la vía pecuaria Camino Viejo de Málaga hasta llegar a Almayate, discurrendo a partir de ahí de forma paralela a la carretera N-340a y a la línea de costa hasta llegar al límite con el término municipal del Rincón de la Victoria, en el Arroyo Santillán. Este ramal termina en Málaga capital. De esta forma el suministro puede ser reversible, desde el recurso embalse de La Viñuela a Málaga o desde los recursos de Málaga a la Axarquía. Por tanto Vélez Málaga contaría con dos posibles fuentes de suministro en alta: los recursos de Málaga, desde el depósito del Arroyo Jaboneros, el partidor de Suárez y la depuradora del Atabal, y desde el embalse de la Viñuela. Esta conducción se inicia en Ø1100 mm y termina en Ø800 mm. Cuenta con conexiones a la red municipal en:

Ramal de acometida al depósito municipal de Torre del Mar, ubicado en la Urbanización "Casa de la Viña" y con capacidad para 5.000 m<sup>3</sup>. Este ramal parte desde la margen derecha del río Vélez, a la altura de la Urbanización El Capitán.

Ramal de acometida al depósito municipal de "El Toro", ubicado en el peñón del mismo nombre y con capacidad para 250 m<sup>3</sup>. Este depósito es cabecera de la conducción municipal que suministra a la costa occidental, que discurre por la carretera N-340a. Este punto de acometida da servicio al mismo tiempo al ramal de acometida al depósito municipal de Almayate, ubicado en la parte alta del pueblo y con capacidad para 550 m<sup>3</sup>.

La Tiendecilla, en la zona de acceso a "El Truche", entre Valle Niza y la Bajamar. Se conecta con la conducción municipal de la costa occidental y con los ramales de suministro a los depósitos de "Las Canteras" de 1.000 m<sup>3</sup> y "El Truche" de 600 m<sup>3</sup>.

Valle Niza, ubicada junto a la Urbanización Vallemar y al comienzo de la carretera MA-3203. Se conecta con la conducción municipal de la costa occidental y con el ramal y bombeos que dan suministro a los depósitos de Cajiz, Los Puertas, Los Iberos y diseminados. Todos estos depósitos son de dimensión reducida, dada la poca entidad de la población a atender.

Benajárfate, ubicada en la parte céntrica de la travesía de Benajárfate, en la intersección con la calle Campo de la Iglesia. Se conecta con la conducción municipal de la costa occidental y con el ramal y bombeos que dan suministro a Benajárfate Alto con un depósito de reducidas dimensiones (100 m<sup>3</sup>) y al depósito de la Urbanización Las Biznagas de 500 m<sup>3</sup>.

Chilches, ubicada en la margen izquierda del Arroyo Santillán. Se conecta con la conducción municipal de la costa occidental y con los ramales de suministro a los depósitos de "Conde Mar" de 2.000 m<sup>3</sup> y "Hacienda El Conde" de 2.000 m<sup>3</sup>, así como con el ramal e impulsión para suministro al depósito de Chilches Alto, de 1.000 m<sup>3</sup> de capacidad.

Conducción de Cierre Malla Ø1.200 mm, que suministra al Depósito Regulador nº 1 del Sistema de Abastecimiento a la Axarquía partiendo de la conducción principal y cerrando malla con el Ramal Oriental. Discurre por el Camino de Las Campiñuelas, cruza el Polígono Industrial "El Zamorano", continúa por la Circunvalación Norte de Vélez Málaga hasta llegar a la Carretera de Arenas, para continuar por la variante de ésta, hasta llegar al camino que proporciona acceso al Depósito Regulador nº 1. Por este camino entra y vuelve a salir de este depósito, para continuar por la Variante de la Carretera de Arenas, la Calle Camino de Algarrobo y entroncar con el Ramal Oriental junto al Estadio Fernando Hierro. Cuenta con conexiones a la red municipal en el depósito municipal de "La Fortaleza" de 2.500 m<sup>3</sup>.

Conducción del Valle del Benamargosa Ø300 mm, que partiendo de la Estación de Filtración de "El Trapiche", discurre por este valle para dar suministro a los núcleos del término de Vélez Málaga situados en el entorno del Valle y a los municipios de Almachar, Benamocarra, Benamargosa, El Borge, Comares, Cútar e Iznate. Cuenta con conexiones a la red municipal en:

"La Crujía", en el entronque de la Carretera de Benamargosa (MA-3113) con el Camino de La Crujía. Se conecta con la conducción municipal e impulsiones que suministran a esta zona, así como a los depósitos de "Antonio Gámez" y los núcleos de Aldea Alta y Aldea Baja.

"La Dehesa", en la Carretera de Benamargosa (MA-3113), pasado el pueblo de Triana. Se conecta con la conducción municipal e impulsiones que suministran a Las Chozas y La Dehesa, con sus respectivos aljibes y depósitos. Al mismo tiempo suministra también a los núcleos de Aldea Alta y Aldea Baja.

Triana, junto a la margen izquierda del río Benamargosa y a la altura del núcleo de Triana. Se conecta con el ramal municipal y depósito de Triana de 200 m<sup>3</sup> de capacidad, desde el que se suministra a este pueblo y a la barriada de "Las Zorrillas".

Otras derivaciones directas desde la Estación de Filtración de El Trapiche, que tienen ya carácter municipal o de suministro en baja son:

Acometida al depósito de Trapiche, ubicado en las inmediaciones de la Planta de Filtración. Esta conexión no está operativa debido a que la red de Trapiche y su depósito esta siendo explotados de forma irregular por la asociación de vecinos de este núcleo, utilizando una captación existente en la margen izquierda del río Vélez, que carece de las condiciones sanitarias mínimas exigibles. El Ayuntamiento, como responsable del suministro de agua potable en el municipio, tiene pendiente de rescatar este servicio, conectándolo a la red de suministro de agua potable en alta; tal y como hizo en el núcleo de Triana recientemente.

Conducción de suministro a los sectores de Trapiche, que igualmente parte de salida de filtros en la Planta de Trapiche. El ramal principal discurre por la Travesía de Trapiche con Ø250 mm, bifurcándose en el extremo sur en dos ramales Ø200 mm, uno que discurre por la carretera MA-3.113 para dar suministro al Parque Tecnológico de la Axarquía y al sector SUS.TRA-1N y otro que continua por la carretera A-7.205 para suministrar a los sectores SUS.TRA-3.S1 y SUO.TRA-3.S2.

A continuación se relacionan las conducciones principales municipales de abastecimiento de suministro en baja y por consiguiente de carácter municipal:

Conducción Ø400 mm que conecta los sistemas de abastecimiento de Vélez Málaga y Torre del Mar. Discurre en la mayor parte de su traza por la Avda. Juan Carlos I y conecta los principales depósitos de estos núcleos, El Romeral en Vélez Málaga y el depósito de Torre del Mar. Tiene su inicio en las captaciones del Molino de las Monjas y pasa por la conexión con el suministro en alta procedente de la ETAP de El Trapiche, correspondiente al Ventorillo de la Higuera. Desde aquí entra en Vélez Málaga por la Explanada de la Estación, continuando por antigua circunvalación que bordea el Parque María Zambrano por el este y por las calles Magallanes, Molino Velasco y Clavel hasta llegar al depósito de El Romeral. Por consiguiente asegura el suministro a los depósitos principales de Vélez Málaga y Torre del Mar y conecta las redes de estos dos núcleos.

Conducción Ø300 mm que suministra a la zona alta de Vélez Málaga, procedente de las captaciones del Molino de las Monjas y de la conexión con el suministro en alta procedente de la ETAP de El Trapiche, correspondiente al Ventorillo de la Higuera. Accede a Vélez Málaga por la Calle Carretera de Loja (lado norte del mercado mayorista). Los principales depósitos a los que suministra esta conducción son La Villa con 500 m<sup>3</sup> de capacidad, El Zamorano con 1.000 m<sup>3</sup> y La Fortaleza con dos 2.500 m<sup>3</sup>, aunque este último también tiene suministro directo desde la conducción de agua en alta correspondiente al Cierre de Malla.

Conducción de conexión entre Torre del Mar y Caleta de Vélez. Se inicia en el depósito de Torre

del Mar con Ø300 mm y termina en la zona oriental de Caleta de Vélez con Ø200 mm.

Conducción de suministro a los núcleos de Mezquitilla y Lagos. Discurre por la zona alta de estos núcleos y es de Ø150 mm. Parte del depósito municipal de La Coronada de 300 m<sup>3</sup> de capacidad, que está ubicado en el término de Algarrobo. Esta zona cuenta con otro depósito importante en Lagos, el de Los Alfacaes, que está conectado directamente a la conducción de agua en alta correspondiente al Ramal Oriental.

Conducción de la Costa Occidental que suministra a todos los núcleos costeros de esta zona, Almayate, Benajárfate y Chilches, y con derivación hacia Cajiz y Los Puertas. Parte del depósito de "El Toro" y tiene en su primer tramo Ø500 mm, continuando con Ø450 mm y terminando en Chilches con Ø400 mm.

Por último hay que destacar que muchas de las antiguas conducciones principales y secundarias tienen aún tramos de fibrocemento, material ya contraindicado para el uso en el suministro a la población. Su sustitución se está realizando en la medida que la disponibilidad económica municipal lo permite.

### 2.2.3.3. Sistema de saneamiento y depuración de aguas residuales.

Para conducir y tratar las aguas residuales del municipio existe un saneamiento integral gestionado por la Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol Axarquía, a través de su empresa pública Axaragua. Este saneamiento integral está formado por los colectores principales que discurren paralelos a las líneas de costa, las estaciones de bombeo de aguas residuales de éstos (E.B.A.R.) y las estaciones depuradoras de aguas residuales que tratan estas aguas (E.D.A.R.). El resto de colectores y estaciones de bombeo tienen carácter municipal y son explotados por la empresa Aqualia.

Las **estaciones depuradoras** de aguas residuales (E.D.A.R.), que tratan las aguas residuales del municipio de Vélez Málaga son:

E.D.A.R. del Rincón de la Victoria, ubicada cerca del límite con el término municipal de Vélez Málaga, entre los cauces del río Benagalbón y el Arroyo Santillán. En ella se recogen y tratan las aguas residuales de la zona de Chilches.

E.D.A.R. de Vélez Málaga, ubicada entre Vélez Málaga y Torre del Mar, en la margen izquierda del río Vélez y en la zona conocida como "La Barranca". En ella se recogen y tratan las aguas residuales del resto de la costa occidental del término (Benajárfate y Almayate), Torre del Mar, Vélez Málaga y los nuevos sectores de la zona de Trapiche.

E.D.A.R. de Algarrobo, ubicada en la margen derecha del tramo bajo del río Algarrobo. En ella se recogen y tratan las aguas residuales de la zona de Caleta de Vélez, Mezquitilla y Lagos.

Los **colectores** e impulsiones de este saneamiento **integral** son:

- Colector de la costa occidental que desagua en la EDAR del Rincón de la Victoria. Discurre por la línea de costa junto a la carretera N-340a, desde el extremo oriental de Chilches hacia el límite occidental de nuestro término municipal con Rincón de la Victoria. Cuenta con dos estaciones de bombeo de aguas residuales:

E.B.A.R. "El Cañuelo", en el extremo suroeste de la Urbanización El Cañuelo.

E.B.A.R. "Santillán", en el límite occidental del término municipal, en la margen izquierda del Arroyo Santillán.

- Colector de la costa occidental que desagua en la EDAR de Vélez Málaga, previo paso por la impulsión de la EBAR de Torre del Mar. Discurre por la línea de costa junto a la carretera N-340a, desde el extremo occidental de Benajárfate hasta la EBAR de Torre del Mar, pasando por Almayate. Cuenta con tres estaciones de bombeo de aguas residuales:

E.B.A.R. "Los Arquillos", en la zona oriental de la travesía de Benajárfate, en la margen derecha del Arroyo de Los Arquillos.

E.B.A.R. "Castillo del Marqués", en la zona de Valle Niza, junto al Castillo del Marqués.

E.B.A.R. "El Búho", en la margen izquierda del Arroyo del Búho.

- Impulsión de la E.B.A.R. de Torre del Mar. Discurre por la margen izquierda del río Vélez, desde esta E.B.A.R. situada en la zona de desembocadura del río en el mar hasta la E.D.A.R. de Vélez Málaga en "La Barranca". Eleva todas las aguas residuales de Torre del Mar, Benajárfate y Almayate hasta la

E.D.A.R. de Vélez Málaga. Esta E.B.A.R. presenta el problema de no tener suficiente capacidad de bombeo para desaguar los caudales que recibe de la zona de Torre del Mar, cuando se dan circunstancias de lluvia intensa, debido a que a pesar de que Torre del Mar tiene casi en la totalidad de su superficie saneamiento separativo, todas las zonas comunes y azoteas de edificios de construcción no reciente tienen injerido la recogida de pluviales de estas zonas a los bajantes y acometidas de saneamiento. La E.B.A.R., debido a la cota de diseño, no tiene posibilidad de aliviar por gravedad estas aguas diluidas, ni al mar, ni al cauce próximo del río Vélez. Parece por tanto necesaria la mejora de esta instalación con la construcción de un tanque de tormentas que permita regular estas aportaciones punta, para bombearlas a continuación.

- Colector Emisario de la E.D.A.R. de Vélez Málaga. Discurre por la margen izquierda del río Vélez, desde esta E.D.A.R. hasta la E.B.A.R. situada en la zona de desembocadura del río y continuando en un emisario submarino.
- Colector Emisario de Torre del Mar. Discurre paralelo a la línea de costa desde el extremo occidental del Paseo Marítimo de Torre del Mar hasta la E.B.A.R. de Torre del Mar. Este colector tiene un aliviadero directo al mar en la zona de playa donde antiguamente se ubicaba la antigua E.B.A.R. de Torre del Mar y el antiguo emisario submarino (línea de separación entre las UE-1 y UE-2 del sector SUO.T-12), instalaciones ambos municipales que fueron desmanteladas. Esta situación anómala se podrá evitar con la ejecución del tanque de tormentas mencionado anteriormente.
- Colector de Caleta de Vélez. Discurre paralelo a la línea de mar por la Calle Real de Caleta de Vélez, desde su extremo occidental hasta continuar por el término municipal de Algarrobo, llegando a una E.B.A.R. ubicada en este municipio en la margen derecha del río Algarrobo, y de aquí a la E.D.A.R. de Algarrobo. Cuenta con una estación de bombeo de aguas residuales, la E.B.A.R. del Puerto de Caleta, ubicada en el borde nordeste del puerto.
- Colector de la costa oriental. Discurre por la línea de costa junto a la carretera N-340a desde el extremo oriental de Lagos hasta el límite con el término municipal de Algarrobo en Mezquitilla. En este punto continua por el término municipal de Algarrobo hasta llegar a la EBAR de Algarrobo, ubicada en este municipio en la margen derecha del río Algarrobo, y de aquí a la EDAR de Algarrobo. Cuenta con una estación de bombeo de aguas residuales, la E.B.A.R. de Lagos, ubicada en la margen derecha del río Lagos.

Los principales **colectores municipales** son:

Colector Emisario de Vélez, que discurre por la margen izquierda del río Vélez desde el Camino de Remanentes hasta la EDAR de Vélez. A él injieren los colectores principales que recogen todas las aguas residuales de esta población y que discurren por gravedad en sentido este-oeste. Estos son de norte a sur:

El del Camino de Remanentes.

El del Camino de En medio.

El de la Cañada de Burgos.

El de El Tomillar. Este último, junto con el anterior se unen antes de ingerir al colector emisario, aunque a cota inferior a éste que se ejecutó con posterioridad. Esta circunstancia obliga a utilizar el antiguo colector emisario, que tiene menor capacidad de desagüe. Por esta razón es necesaria la ejecución de una elevación en este punto.

Colector Emisario de El Trapiche, que discurre por la margen izquierda del río Vélez desde el punto de injerencia de los colectores del Parque Tecnolimentario hasta conectarse con el Colector municipal del Camino de Remanentes. En la actualidad recoge las aguas residuales del sector SUO.TRA-3S2 y Parque Tecnolimentario. Está previsto que recoja las aguas residuales de todos los sectores de la zona cuando estos se desarrollen, incluso las del núcleo del Trapiche, que en la actualidad vierte al río Vélez. Es urgente eliminar este vertido, que en reiteradas ocasiones ha sido objeto de sanción al Ayuntamiento por parte de la Consejería de Medio Ambiente. Para ello es necesario que se ejecutó el colector de Trapiche hasta conectar con este colector emisario. Su ejecución, al ser carga externa, depende del desarrollo del sector SUO.TRA-1N.

Colector de Torre del Mar, que discurre en sentido este-oeste por el Paseo Marítimo de Torre del Mar, hasta injerir en el Colector Emisario de Torre del Mar, que comienza en el extremo occidental de este paseo marítimo. A él injieren todos los colectores principales que recogen las aguas residuales de esta población y que discurren por gravedad en sentido norte-sur.

Colector Emisario de Cajiz, que está pendiente de ejecutar por falta de disponibilidad económica para la expropiación de los terrenos necesarios. El colector dará servicio a los núcleos de Cajiz y Los Puertas, que en la actualidad realizan un vertido directo al Arroyo de los Iberos o de Cajiz. En su tramo alto, entre Cajiz y el acceso a Los Puertas, discurrirá junto al arcén oeste de la carretera MA-3.203, para continuar en el tramo bajo por el acceso a Los Puertas y desde aquí por la margen izquierda del Arroyo de Los Iberos, hasta un punto donde mediante una EBAR se impulsa hasta la cabecera del colector del Polígono Industrial de Cajiz (SUO.P-1), que a su vez llega hasta el Arroyo Marín, para en dirección sur continuar hasta la línea de costa donde injiere al colector de saneamiento integral de la costa occidental, que circula en dirección Torre del

Mar. Al mismo tiempo, este proyecto pendiente de expropiación de terrenos, prevé la ejecución de una pequeña depuradora compacta de aguas residuales en el núcleo más alejado de Los Iberos, para así evitar el actual vertido al cauce.

Por último mencionar que el núcleo de Triana tampoco depura sus aguas residuales, que son vertidas al cauce del río Benamargosa. Igualmente es urgente eliminar este vertido, que en reiteradas ocasiones ha sido objeto de sanción al Ayuntamiento por parte de la Consejería de Medio Ambiente. Para ello es necesaria la ejecución de una pequeña depuradora compacta de aguas residuales junto al río Benamargosa. Esta depuradora recogería también mediante un colector y bombeo las aguas residuales las aguas residuales del núcleo ubicado en la margen opuesta del río, "Las Zorrillas". Los núcleos de Aldea Alta y Aldea Baja tampoco cuentan con saneamiento y depuración de las aguas residuales por lo que es necesaria igualmente la actuación en los mismos, dotando a cada uno de ellos de colectores y pequeñas depuradoras compactadas. En este caso los vertidos no son tan importantes debido a la escasa población.

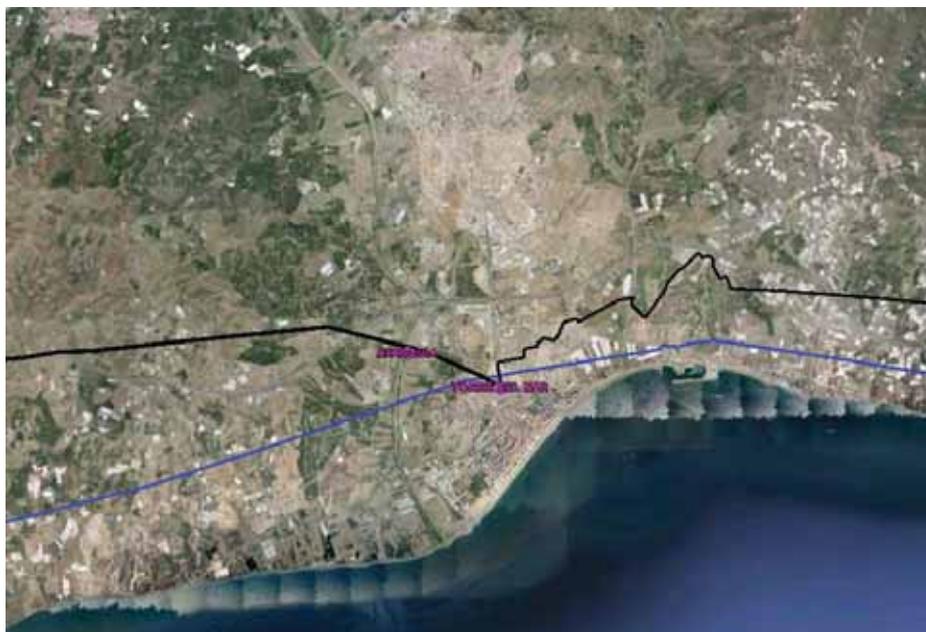
#### 2.2.3.4 Sistema de energía eléctrica.

##### LAS LINEAS ELECTRICAS DE ALTA TENSION Y EL SISTEMA DE SUBESTACIONES ELECTRICAS EN TTMM DE VÉLEZ MÁLAGA.

La red principal de transporte de energía eléctrica de alta tensión, tiene como función la conexión entre los centros de producción energética en el ámbito regional y nacional, considerando a la Costa del Sol Oriental dentro del potente corredor eléctrico formado por Algeciras, Málaga (Tajo de la Encantada), Granada, Almería, y su continuidad hacia el Levante español.

Dentro de la Costa del Sol Oriental, el municipio de Vélez Málaga está atravesado de Este a Oeste por las infraestructuras de distribución en 132 y 66 kv denominadas, Nerja Rincón (132 kv) y Montes-Axarquía-Nerja.

El esquema funcional consiste en un sistema de subestaciones principales de transporte alimentadas a 132 Kv, desde donde se alimentan las líneas aéreas a 66 Kv que distribuyen a las subestaciones secundarias de distribución. A su vez, las subestaciones constituyen los elementos de partida para los anillos de Media Tensión a 20 Kv, donde se implantan los Centros de Transformación para la distribución en baja a los puntos de consumo.



ESQUEMA DE RED EN ALTA TENSION DE VÉLEZ-MÁLAGA

Las zonas eléctricas del término municipal de Vélez-Málaga son:

Zona Oeste (Litoral oeste): El desarrollo urbano de la zona oriental del municipio se nutrirá eléctricamente de la subestación 132/20 kV denominada Rincón, sita en el Arroyo de Benagalbón y la futura subestación Benajarafe, prevista inicialmente en 66/20 kV.

Zona Central (Ciudad Compacta): El desarrollo urbano del frente costero tiene previsto su abastecimiento desde la subestación denominada Axarquía, sita en la ribera del Río Vélez, actualmente explotada en 66/20 kV. Está planificada su repotenciación a 132/20 kV para lo cual será necesario habilitar

un pasillo para la alimentación desde la línea 132 Nerja Rincón, hasta el futuro parque 132 kV de la subestación.

Zona Este (Litoral este): El desarrollo urbano de esta zona tendrá que conectarse en la subestación Torrox en 132/20 kV, pendiente de consolidarse, pues actualmente se encuentra instalada una subestación móvil de tensiones 66/20 kV.

Zona Norte (interior): Las iniciativas que se desarrollen en la zona Norte del municipio tendrán su suministro en la subestación Axarquía.

Adicionalmente está planificada la red de 220 kV, Montes - Nerja - Órgiva, sobre la cual se hace necesario la habilitación de un pasillo para poder alimentar la futura Benajárfate en 220 kV.

Concretamente, las subestaciones eléctricas y los trazados de las líneas aéreas de alta tensión, condicionan fuertemente los desarrollos urbanos en sus entornos, debido a la rigidez de estas infraestructuras y los altos costes derivados de su modificación o relocalización. La repercusión de los trazados de estas líneas sobre las estrategias del Plan General sobre el nuevo modelo de territorio, obliga a plantear criterios de tipo urbanístico sobre los posibles trazados, pensando en la posible ampliación de las redes, y la corrección de aspectos ambientales y paisajísticos derivados de su posición en el territorio.

**LOS NUEVOS CRITERIOS PARA LA MODERNIZACION DEL SISTEMA ELECTRICO EN VÉLEZ MÁLAGA.**

Las líneas aéreas de Alta tensión entre las subestaciones actuales, producen elevados impactos visuales y estéticos en el territorio, en cuanto a que disminuyen y a veces colisionan respecto de las originales y genuinas potencialidades del paisaje.

El desarrollo de una mayor conciencia ciudadana sobre los peligros y problemas que implica mantener aéreos dichos trazados, supone un argumento adicional para abordar y planificar cómo deben evolucionar los trazados aéreos actuales y los que en el futuro puedan plantearse. Los avances en el desarrollo de nuevas tecnologías aplicadas a la elaboración de cables para las líneas subterráneas, han contribuido a mejorar la fiabilidad de estas técnicas respecto a su explotación, mantenimiento y a las condiciones de seguridad de funcionamiento y por tanto, ha permitido superar los inconvenientes técnicos derivados de la ejecución de los soterramientos.

La modernización y mejora de las redes y subestaciones existentes debe ser un objetivo fundamental de los planes de las compañías eléctricas a su paso por el término municipal (ahora en exclusiva compañía Endesa) para garantizar los parámetros de calidad de suministro eléctrico en cumplimiento de las determinaciones vigentes, y al mismo tiempo dar cobertura a los nuevos desarrollos urbanísticos del municipio. Por este motivo, el nuevo Plan General deberá contemplar, en su caso, las necesidades de nuevas construcciones de subestaciones para distribución a los previsibles crecimientos urbanos e industriales.



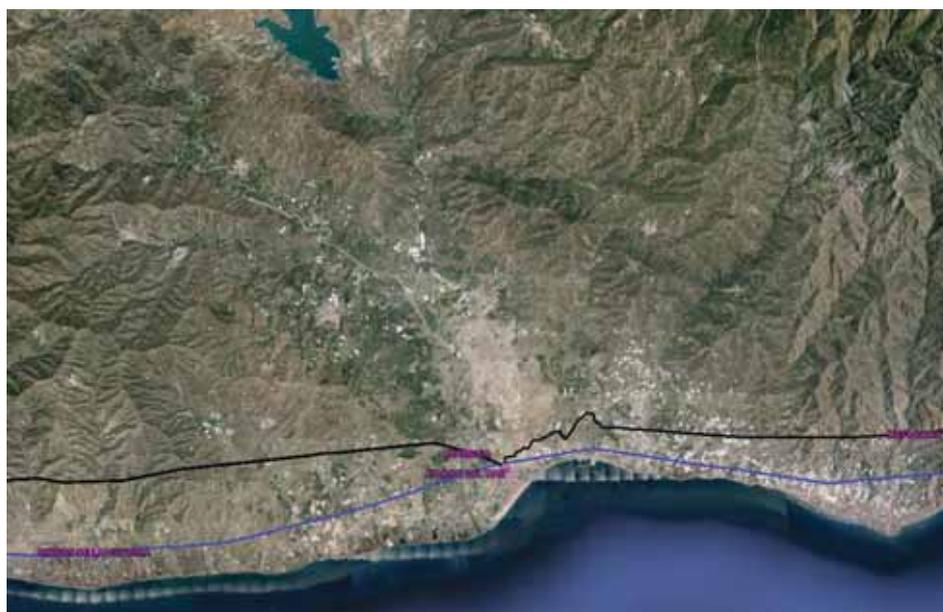
SUBESTACIONES ELÉCTRICAS EXISTENTES Y PROYECTADAS EN LA COMARCA DE LA AXARQUÍA. (2.014-2.019)

De acuerdo con estas consideraciones, el nuevo Plan General propondrá en su caso, la modernización de la infraestructura eléctrica del municipio de Vélez Málaga para la ejecución de infraestructuras eléctricas, considerando que el futuro precisará de propuestas de modernización de las

infraestructuras eléctricas de la ciudad, de acuerdo con la nueva directiva marco aprobada por la Ley 54/97 de Regulación del Sector Eléctrico y el R.D. 1955/2000 por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, y suministro de instalaciones de energía eléctrica.

Las actuaciones fundamentales a desarrollar en las redes eléctricas de Alta Tensión serían sobre los siguientes apartados:

- Actuaciones para la ampliación de nuevas subestaciones eléctricas a 132 Kv para suministro a los desarrollos urbanizables, y para repotenciar las zonas urbanas consolidadas que presentan un aumento de la demanda de consumo. En una primera fase es necesario disponer de suelo para la instalación de una nueva subestación en la zona de Benjarafe, prevista inicialmente en 66/20 kv..
- Planificación de los trazados aéreos para concentrar las líneas de alta tensión en pasillos eléctricos, para evitar la dispersión de los trazados por el municipio sin mantener criterio de las posibles afecciones a zonas de futuro desarrollo o al medioambiente y al paisaje.
- Actuaciones para el soterramiento de las líneas aéreas de Alta Tensión dentro del suelo urbano consolidado de Vélez Málaga y en los nuevos desarrollos urbanísticos.



SUBESTACIONES ELÉCTRICAS EXISTENTES

#### **LA CALIDAD DEL SERVICIO ELÉCTRICO EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE VÉLEZ MÁLAGA.**

Un aspecto fundamental para garantizar los parámetros de calidad del suministro eléctrico, en cumplimiento de las determinaciones vigentes, es la modernización y mejora de las redes y subestaciones existentes. La exigencia del cumplimiento de estos parámetros de calidad por la Junta de Andalucía a las Compañías distribuidoras, hace necesario realizar inversiones en las instalaciones existentes, debiendo renovarse todas las líneas que presenten una determinada antigüedad, así como deben establecerse medidas de mejora de infraestructura para aquellas líneas y subestaciones que soporten una determinada intensidad eléctrica cuando se encuentre próxima a la saturación.

La construcción de nuevas subestaciones será también una de las líneas de actuación preferente para dar cobertura a los nuevos desarrollos urbanísticos del municipio.

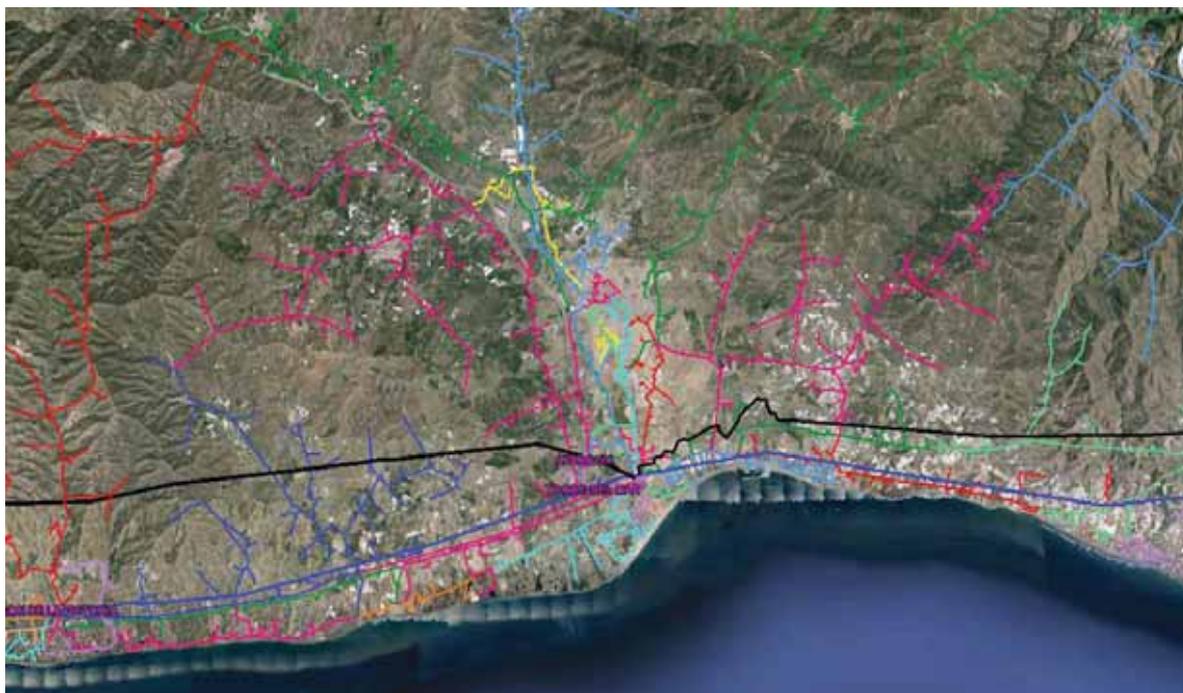
Por esta razón se propiciará la instalación de nuevas subestaciones para distribución a los nuevos crecimientos urbanísticos que se prevean en el nuevo Plan General, fundamentalmente en la zona del litoral oeste si se produjesen, aumentando la robustez del sistema eléctrico de esta zona.

#### **LAS LINEAS DE MEDIA TENSIÓN EN VÉLEZ MÁLAGA.**

En líneas generales la totalidad del término municipal se encuentra cubierto en cuanto al suministro de energía eléctrica a la tensión de 20 Kv, existiendo problemas de falta de capacidad en la zona occidental del municipio, en el entorno de la zona de Benjarafe.

De las subestaciones eléctricas existentes, parte la red de anillos de distribución que suministra a los núcleos urbanos, urbanizaciones e instalaciones para las infraestructuras, a una tensión de 20Kv.

Los nuevos sectores a desarrollar intentarán interconectar las canalizaciones de media tensión para crear infraestructuras comunes de abastecimiento eléctrico, en aras de mallar las redes de distintas subestaciones, y así aumentar la fiabilidad del suministro.



RED DE MEDIA TENSIÓN

### CAP\_3. LA ORDENACIÓN TERRITORIAL con referencia en el municipio

#### 2.3.1 EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA (P.O.T.A.)

La Ley 1/1994, de 11 de Enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía -LOTA- (BOJA 22/01/1.994) constituye el primer texto legal, en esta Comunidad, que regula las figuras e instrumentos para la ordenación del territorio. Este texto ha sido ampliado posteriormente, por diversas causas, para incluir determinaciones sobre los Actuaciones de Interés Autonómico; de los Campos de golf de interés turístico; de las inversiones empresariales declaradas de interés estratégico para Andalucía; y recientemente con la definición del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía, para la protección, conservación y puesta en valor de las zonas costeras, mediante el Decreto-Ley 5/2.012, de 27 de Noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía.

Tal y como se indicaba en la exposición de motivos del texto inicial (1.994), los objetivos específicos de la Ordenación del Territorio son la articulación territorial interna y con el exterior de Andalucía, junto a la distribución geográfica de las actividades y de los usos del suelo, armonizada con el desarrollo económico, las potencialidades existentes en el territorio y la protección de la naturaleza y del patrimonio histórico.

En este sentido, la aportación de una visión supramunicipal en los ámbitos de los Planes de Ordenación, de escala subregional que incluía a conjuntos de municipios, confería al análisis territorial la aportación de una información contrastada que debía contribuir a la racionalización de las inversiones públicas, con referencia a las características sociales y económicas de cada ámbito.

El municipio de Vélez Málaga se encuentra localizado en el contexto geográfico de la Costa Oriental de la provincia de Málaga, siendo asimismo el municipio con mayor superficie de suelo y población, donde la ciudad de Vélez Málaga, desde una perspectiva histórica, ha constituido la referencia de los servicios públicos de la antigua comarca de la Axarquía.

Con la redacción del documento de ordenación territorial, de ámbito subregional, de la Costa Oriental\_Axarquía (P.O.T.AX.), promovido por la Junta de Andalucía, en un proceso en que participaron los distintos Ayuntamientos, se determinaban los elementos de carácter estructural, que eran considerados básicos para un desarrollo sostenible de este territorio supramunicipal.

Actualmente, y en el caso de la provincia de Málaga, se han redactado y aprobado diferentes documentos de ordenación territorial, de ámbito subregional, correspondiendo no obstante al **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (P.O.T.A.)**, B.O.J.A. 29/12/2.006, junto al **Plan de Ordenación de Territorio "Costa Oriental\_Axarquía" (P.O.T.AX.)**, B.O.J.A. 03/10/2.006, y junto al nuevo **Plan de Protección del**

**Corredor Litoral de Andalucía (P.P.C.L.A.)**, en tramitación según B.O.J.A. 29/07/2.013, los que deben considerarse como referencia, en este momento, con respecto al proceso de revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga.

### 2.3.1.1 Las directrices de ordenación territorial en Andalucía (P.O.T.A.)

En fecha (**B.O.J.A. 29/12/2.006**), mediante DECRETO 206/2.006, de 28 de noviembre, se publica la adaptación del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (P.O.T.A.) a las Resoluciones aprobadas por el Parlamento de Andalucía en sesión celebrada los días 25 y 26 de octubre de 2.006.

En el preámbulo sobre elaboración y tramitación del Plan, y con referencia al Título III "Estrategias de Desarrollo Territorial para el Sistema de Ciudades", se expone lo siguiente:

*En las Estrategias de Desarrollo Territorial referidas al Sistema de Ciudades, compuesto por Centros Regionales, **Redes de Ciudades Medias** y Redes de Asentamientos Rurales, los Centros Regionales reciben una elevada atención.*

*Se establecen previsiones para la mejora de sus dotaciones de equipamientos y servicios y **se formulan determinaciones sobre la orientación y el control de los procesos de urbanización** para encauzar el planeamiento urbanístico hacia la sostenibilidad y un modelo de ciudad compacta.*

*Otro tema prioritario es la **cooperación territorial para aprovechar complementariedades** y generar economías de escala y efectos de sinergia, contemplando la cooperación en forma de Redes de Ciudades Medias o a través de Redes de Asentamientos Rurales, de gran importancia para el desarrollo rural.*

*En las Estrategias referidas a los Sistemas de Articulación Regional **se fijan criterios territoriales básicos para el desarrollo de las infraestructuras de transporte, energía, agua y telecomunicaciones**. Destaca la prioridad que, en sintonía con el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) del Gobierno de la Nación, se da al ferrocarril por su mayor eficacia energética y ambiental.*

*Las Estrategias para el Sistema Regional de Protección del Territorio abordan **la prevención de los riesgos y la preservación del patrimonio territorial, con un énfasis especial en la ordenación y el fomento del paisaje**, como valioso patrimonio y recurso para el desarrollo de Andalucía. Finalmente, en las Estrategias de Integración Exterior de Andalucía, se trata el importante tema de la participación de Andalucía en las redes transeuropeas de infraestructuras, planteando posibles líneas de cooperación con Portugal y el Magreb.*

El municipio de Vélez Málaga, y específicamente los núcleos urbanos de Vélez Málaga y Torre del Málaga, están incluidos en el conjunto de "Ciudades Medias" de la Costa del Sol malagueña, la cual se reconoce como "un área singular" dentro de la Comunidad Autónoma, a efectos de que juegue un papel estratégico en la economía andaluza y española. Y esto debe orientar el desarrollo de las infraestructuras y los equipamientos en el contexto de las políticas de fomento y cualificación turística, "en el marco de la ordenación del territorio".

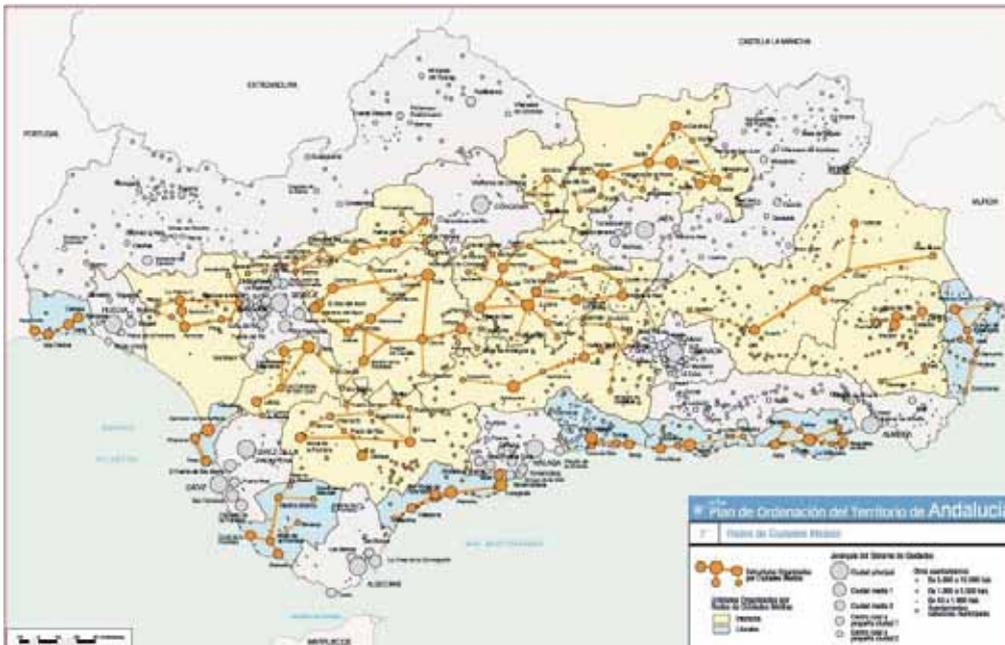


Imagen del plano del Sistema de Ciudades Medias de Andalucía (POTA).2.006

Los objetivos del Sistema de Ciudades Medias habrán de plasmarse a través de la formulación de la planificación territorial, la coordinación de acciones en materia de equipamientos y servicios públicos de carácter supramunicipal, así como para la dotación de suelos para actividades productivas.

En el caso del municipio de Vélez Málaga, el Plan de Ordenación del Territorio, de ámbito subregional, "Costa Oriental\_Axarquía" de la provincia de Málaga, (P.O.T.AX. 2.006) es el documento de planificación territorial, actualmente en vigor, que define los aspectos indicados.

#### ORIENTACIÓN Y CONTROL DE LOS PROCESOS DE URBANIZACIÓN Y LA CALIDAD URBANA

El Plan de Ordenación del Territorio (P.O.T.A.) dedica un apartado específico (Sección 4. Capítulo 1. "Sistema de Ciudades), con referencia a la orientación de los procesos urbanos de la extensión de las ciudades andaluzas y a la calidad urbana de este proceso, el cual se ha revelado en los últimos veinte años. El diagnóstico expresado supone lo siguiente:

*Este proceso se ha centrado fundamentalmente en tres ámbitos del territorio regional:*

- **El proceso de expansión urbana en las ciudades históricas**, especialmente relevante en lo que se refiere al crecimiento de las grandes ciudades y a la formación de entornos metropolitanos, **aunque también afecta a numerosas ciudades medias**.
- **La ocupación del litoral**, donde se han sumado los procesos de crecimiento urbano de las ciudades costeras con la expansión turística, como forma esta última muy especializada (y segregada) de urbanización.
- **La ocupación, más difusa, pero no menos importante en términos superficiales, de muchos espacios rurales del interior por urbanizaciones de segunda residencia**, a través de procesos de parcelación muchas veces fuera de la legalidad. Este proceso se combina en muchos casos con las expansiones urbanas, pero también surge en espacios netamente rurales, a veces de alto valor ecológico y paisajístico.

*La combinación de todos estos procesos ha provocado una auténtica reurbanización de Andalucía. Esto es, ha significado no tanto un aumento de las tasas de urbanización (Andalucía ha sido históricamente una sociedad altamente urbana), como una reorganización profunda de las pautas territoriales que sustentaban los espacios urbanos tradicionales.*

Esta percepción sobre el hecho urbano en Andalucía, y especialmente el resultado práctico de los distintos planeamientos urbanísticos generales de los municipios, cuya realidad urbana no siempre ha sido acertada, a pesar de la propia supervisión y aprobación de dichos documentos por la Comunidad Autónoma, sea una de las razones básicas que han conducido a definir en la Norma 45 (N), con el carácter de aplicación directa, el "**Modelo de Ciudad**" que se considera apropiado en Andalucía, y hacia donde se debe reorientar la ciudad existente, a través del planeamiento urbanístico.

#### DEFINICIÓN DEL MODELO (POTA) Norma 45

Tal y como se determina en la citada Norma 45,

*El planeamiento tendrá entre sus objetivos la consecución de **un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada**, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo.*

***Este modelo de ciudad compacta es la versión física de la ciudad mediterránea, permeable y diversificada** en su totalidad y en cada una de sus partes, y que evita en lo posible la excesiva especialización funcional y de usos para reducir desplazamientos obligados, así como la segregación social del espacio urbano.*

***El desarrollo urbano debe sustentarse en un modelo basado en la creación de ciudad que genere proximidad y una movilidad asegurada por altos niveles de dotaciones** de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos.*

En el caso del municipio de Vélez Málaga, al contener dos "Ciudades Medias", Vélez Málaga y Torre del Mar, y un extenso "espacio litoral, de carácter turístico", la Revisión del PGOU/2014 debe considerar las siguientes directrices territoriales, derivadas de dicha Norma:

*...En las Ciudades Medias, la ciudad compacta debe ser un modelo preservado, evitando la reproducción de modelos expansivos propios de las grandes ciudades y manteniendo las características y valores propios de este tipo de ciudades, a la vez que se las dota de infraestructuras capaces de sustentar su desarrollo urbano y su competitividad económica.*

*...Las dimensiones y características propias de la Ciudad media la hacen especialmente apta para estrategias de desarrollo urbano capaces de garantizar un elevado nivel de calidad de vida y, a su vez, de favorecer formas de desarrollo económico y social que no han de implicar consumos excesivos de suelo, ni la pérdida de su personalidad e implantación territorial característica.*

*...La protección de la imagen paisajística de la Ciudad media en el territorio en que se inserta ha de ser una de las orientaciones a considerar en las estrategias de desarrollo urbano.*

*...En las Áreas turísticas litorales especializadas debe lograrse una reconversión del carácter monofuncional del espacio urbanizado, para alcanzar un mayor grado de complejidad y madurez de los procesos urbanos y la integración del espacio turístico en el sistema de ciudades tradicional de las zonas costeras. La mejora de los procesos de desarrollo urbano de las áreas turísticas ha de entenderse como la estrategia fundamental para lograr la sostenibilidad ecológica*

de las zonas litorales y para garantizar la viabilidad económica y social de la propia actividad turística a largo plazo.

Por último, **el apartado 4 de la Norma 45**, no sólo determina las limitaciones al crecimiento superficial y poblacional del planeamiento urbanístico general en el periodo de ocho años desde su aprobación definitiva, sino que define los criterios que deben justificarse con referencia a la evaluación de la incidencia y coherencia territorial de los nuevos PGOU con respecto al modelo de Ciudad establecido en el P.O.T.A. Estos criterios básicos son los siguientes:

- a) **La dimensión del crecimiento propuesto**, en función de parámetros objetivos (demográfico, del parque de viviendas, de los usos productivos y de la ocupación de nuevos suelos por la urbanización), y su relación con la tendencia seguida para dichos parámetros en los últimos diez años, debiendo justificarse adecuadamente una alteración sustancial de los mismos. **Con carácter general no se admitirán los crecimientos** que supongan incrementos de suelo urbanizable superiores al 40% del suelo urbano existente, ni los crecimientos que supongan incrementos de población superiores al 30% en ocho años. Los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional determinarán criterios específicos para cada ámbito.
- b) **El grado de ejecución alcanzado en el desarrollo de las previsiones del planeamiento anterior**, dando prioridad a la culminación de dichos desarrollos y a la intervención sobre la ciudad consolidada sobre los nuevos crecimientos.
- c) **La no alteración del modelo de asentamiento**, resultando excepcional los desarrollos urbanos desvinculados de los núcleos, que en todo caso deberán cumplir las condiciones exigidas por la legislación urbanística, en especial su integración en la ordenación estructural, la no afección a los suelos preservados del desarrollo urbano y la justificación de la capacidad de los sistemas generales, existentes o previstos, para satisfacer la demanda prevista.
- d) **Un desarrollo urbanístico eficiente que permita adecuar el ritmo de crecimiento a la efectiva implantación de las dotaciones y equipamientos básicos** (educativos, sanitarios, asistenciales, deportivos, culturales), los sistemas generales de espacios libres y el transporte público.
- e) **La disponibilidad y suficiencia de los recursos hídricos y energéticos** adecuados a las previsiones del desarrollo urbanístico establecido.

### 2.3.1.2 Verificación de la aplicación de la Norma 45 del P.O.T.A.

Si bien el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (B.O.J.A. 29/12/2.006) establece, en su amplio Título III, las Estrategias de Desarrollo Territorial para el Sistema de Ciudades, los Sistemas de Articulación Regional, el Sistema Regional de Protección del Territorio y la Integración Exterior de Andalucía, sin embargo ha sido, desde la aprobación del citado Plan, la Norma 45 que define el "Modelo de Ciudad", la que parece tener mayor importancia para la Junta de Andalucía, con referencia a la obligación legal de los municipios para que adapten sus planeamiento urbanísticos.

Y en este sentido, el **Decreto-Ley 5/2.012**, de 27 de noviembre, de **medidas urgentes en materia urbanística**, vuelve a hacer hincapié en su exposición de motivos a la escasa adecuación al P.O.T.A. de los planeamientos urbanísticos de los municipios de Andalucía (sólo el 11% del total), y en el caso de los municipios costeros sólo 10 con referencia a los 62 existentes.

Y posiblemente por este motivo es por lo que el citado Decreto viene a definir unas medidas, calificadas como urgentes, y que hacen especial precisión en el cumplimiento de los límites del crecimiento del desarrollo urbano, determinados por la aplicación de la Norma 45.

En este sentido, al considerarse como una Norma de un Plan de Ordenación del Territorio, la Norma 45 (N) es de obligado cumplimiento para los municipios, y en su apartado 4. de la misma se determinan las limitaciones al crecimiento urbano, indicándose literalmente lo siguiente:

**4. Como norma y criterio general**, serán criterios básicos para el análisis y evaluación de la incidencia y coherencia de los Planes Generales de Ordenación Urbanística (P.G.O.U.) con el modelo de ciudad establecido en este Plan, los siguientes:

- a) *La dimensión del crecimiento propuesto, en función de parámetros objetivos (demográfico, del parque de viviendas, de los usos productivos y de la ocupación de nuevos suelos por la urbanización), y su relación con la tendencia seguida para dichos parámetros en los últimos diez años, debiendo justificarse adecuadamente una alteración sustancial de los mismos.*
- b) **Con carácter general**, no se admitirán los crecimientos que supongan incrementos de suelo urbanizable superiores al 40% del suelo urbano existente, ni los crecimientos que supongan incrementos de población superiores al 30% en ocho años. Los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional determinarán criterios específicos para cada ámbito.

Esta Norma, y en concreto este punto de la misma, ha dado lugar a la difusión de una Instrucción Técnica, por parte de la Secretaría General de Ordenación del Territorio, la **Instrucción 1/2.013 (julio 2.013)**, que si bien va dirigida a establecer criterios para la medición del crecimiento urbanístico propuesto por el planeamiento general conforme a la Norma 45.4 a) del POTA, a los propios órganos de la Consejería con competencia en Ordenación del Territorio, es cierto también que supone una información que debe ser considerada por los equipos técnicos y jurídicos de los municipios que se encuentran elaborando la

adaptación de sus Planes Generales a las determinaciones de los planes de ordenación territorial.

#### **ANEXO:** Justificación de la verificación de la Norma 45 (P.O.T.A.)

Con relación a lo indicado anteriormente, y como ANEXO Documental que forma parte del AVANCE de la Revisión del P.G.O.U./2.014 de Vélez Málaga, se adjunta una justificación documentada (memoria y planos) de la aplicación de las determinaciones de la Norma 45 (P.O.T.A.) al estado actual del planeamiento urbanístico que proviene del P.G.O.U./96 y sus modificaciones posteriores.

### **2.3.2 EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO “Costa Oriental\_Axarquía” (P.O.T.AX.)**

El municipio de Vélez Málaga se encuentra incluido en el ámbito supramunicipal del Plan de Ordenación de Territorio “Costa Oriental - Axarquía” (P.O.T.AX.), B.O.J.A. 03/10/2.006. Tal y como se indica en su artículo 5 “Efectos” (N): las determinaciones de este Plan vincularán a las Administraciones y Entidades Públicas, así como a los particulares. En este sentido, el Plan distingue, a efectos normativos, entre las determinaciones que tienen el carácter de Normas, Directrices y Recomendaciones.

Con referencia a la fase de AVANCE de la revisión del P.G.O.U./2.014 de Vélez Málaga deben respetarse las **Normas (N)** del P.O.T.AX., ya que las mismas son **de aplicación directa** y vinculan en los suelos clasificados como Urbanizables y No Urbanizables.

Las **Directrices (D)** son determinaciones **vinculantes en cuanto a sus fines**, y en este sentido el Ayuntamiento, como Administración Pública actuante, debe considerarlas y calibrar su aplicación en función del debate del modelo urbanístico del P.G.O.U., definiéndose las medidas concretas para la consecución de los mismos.

Como complemento normativo las **Recomendaciones (R)** son **determinaciones de carácter indicativo**, donde las Administraciones Públicas actuantes, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos del P.O.T.AX. Esta gradación define las determinaciones de la ordenación del P.O.T.AX. que deben ser consideradas de “carácter estructural” para la revisión del P.G.O.U./2.014, y que se definen a continuación.

#### **2.3.2.1 P.O.T.AX. “Costa Oriental\_Axarquía”: Normas y Directrices**

El P.O.T.AX. tiene vigencia indefinida, pero podrá ser revisado por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, siempre que “concurran circunstancias sobrevenidas que incidan en la ordenación del Plan”. No obstante, cuando transcurran ocho años (Oct.-2.014) desde la aprobación y publicación del Plan (2.006), el órgano responsable de la gestión y seguimiento del mismo emitirá un informe en el que se justifique la procedencia de su revisión. En este sentido, este órgano administrativo definido como una recomendación (R) en el artículo 8 “Entidad para la gestión y ejecución del Plan”, y formada por los Ayuntamientos y distintas Consejerías de la Junta de Andalucía junto a la Diputación Provincial de Málaga, no existe constancia municipal de que se hubiera constituido, a esta fecha.

#### **La tramitación del Plan de Protección del Corredor Litoral del Andalucía (P.P.C.L.A.)**

En fecha B.O.J.A. 29/07/2.013, fue sometido a información pública el Plan de Protección del Corredor Litoral del Andalucía (P.P.C.L.A.), formulado a instancias de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, hoy Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. A esta fecha, transcurrido el periodo informativo, donde el propio Ayuntamiento de Vélez Málaga ha remitido sus correspondientes alegaciones, no se tiene conocimiento de la aprobación definitiva de este documento de protección del litoral.

No obstante, en el caso de que el P.P.C.L.A. se aprobara definitivamente, con las determinaciones que afectan al municipio de Vélez Málaga, se considera que se habrá producido el caso previsto en la normativa del propio P.O.T.AX. para revisar el mismo, ya que “concurren circunstancias sobrevenidas que inciden en la ordenación del Plan”, lo que supone una adecuación de este planeamiento territorial.

En este sentido, y sin entrar en que pueda existir una nueva valoración territorial, diferente a la que se produjo en 2.006 con la entrada en vigor del P.O.T.AX., es una cuestión objetiva, que la protección territorial, como PT.2, de la Zona de Dinamización Turística denominada “Delta del Vélez”, con una superficie de 207 has, lógicamente modifica sustancialmente el enfoque turístico del propio P.O.T.AX.

#### **Interpretación del P.O.T.AX.**

En el Artículo 6 (N) “Documentación del Plan”, y en su apartado 7, se indica lo siguiente:

*“En caso de contradicción, entre las **determinaciones escritas** y el Plano de Ordenación prevalecerán las primeras. En las posibles discrepancias, entre los gráficos que ilustran la Memoria de Ordenación y el **Plano de Ordenación** prevalecerá este último.*

Y en el apartado 8, se indica:

*“Las prioridades y la vinculación entre **acciones establecidas en la Memoria Económica tienen el carácter de Directriz**”.*

#### Ajustes del Plan (N)

Por otra parte, el artículo 10 de la normativa del P.O.T.AX. define lo que se interpreta por ajustes del Plan, con relación a la adecuación de sus previsiones, por parte de los planes urbanísticos municipales. En este sentido, se entiende por ajuste del Plan la delimitación precisa de sus propuestas en las escalas cartográficas de los instrumentos de planeamiento general.

Los instrumentos de planeamiento general (P.G.O.U.) aplicarán las normas, y ajustarán los límites de las zonificaciones previstas en el P.O.T.AX., de acuerdo a sus escalas cartográficas.

Por último, debe indicarse que la regularización de límites será posible siempre que el resultado no suponga una disminución sustancial de la superficie de la zona afectada.

### 2.3.2.2 Determinaciones de carácter estructural que afectan al Planeamiento Urbanístico Municipal.

Para indicar los elementos de ordenación y las determinaciones normativas del P.O.T.AX. que inciden en modelo urbanístico de la Revisión del P.G.O.U./2.014 de Vélez Málaga, vamos a considerar como referencia el Plano de Ordenación del P.O.T.AX., expresado a escala 1/50.000, y como información complementaria la de la propia normativa que tenga el carácter de Normas (N) y Directrices (D).

#### SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

En el Título I “Determinaciones en relación con el Sistema de Asentamientos, Infraestructuras de Comunicación y Transportes, y red de Espacios Libres”, se incluye como Norma (N) la definición de los **objetivos** que deben considerarse en la **delimitación de los asentamientos** entre los que destacan, a efectos de su aplicación en la revisión del P.G.O.U., los siguientes:

- *Propiciar un desarrollo ordenado del sistema de asentamientos estableciendo las condiciones y criterios territoriales para su formación.*
- *Adecuar el desarrollo del sistema de asentamientos a los condicionantes naturales del medio físico.*
- *Contribuir al mantenimiento de las características morfológicas de los núcleos y a la conservación de sus valores paisajísticos.*

#### Dotaciones de equipamientos supramunicipales

Se consideran equipamientos de carácter **supramunicipal de nivel básico** los que acogen servicios de utilización cotidiana o periódica por la población de más de un municipio y que, en general, requieren para su implantación unos umbrales de población no superior a 20.000 habitantes. El POTAX indica como directriz que el municipio de Vélez Málaga se encuentra entre aquellos donde preferentemente se ubicarán equipamientos de carácter básico.

Por otra parte, se consideran funciones de carácter **supramunicipal de nivel intermedio y superior** las que afectan a servicios de utilización cotidiana o periódica por la población de más de un municipio y que, en general, requieren un umbral mínimo de población superior a 20.000 habitantes. De igual forma, el municipio de Vélez Málaga se considera adecuado para localizar este tipo de equipamientos.

#### Dotaciones de suelo para equipamientos de competencia no municipal

En el documento de la revisión del P.G.O.U. se deberán prever dotaciones de suelo para la instalación de equipamientos de carácter supramunicipal. En este sentido, el Ayuntamiento de Vélez Málaga deberá **solicitar información** a los organismos públicos competentes (sectoriales de Autonomía y Estado), en el proceso de elaboración de la revisión, las previsiones de necesidades de suelo para nuevas dotaciones o para la ampliación de las existentes.

#### Determinaciones sobre los nuevos crecimientos urbanos

En la Revisión del P.G.O.U./2.014 de Vélez Málaga se justificará, en analogía con el cumplimiento de la Norma 45 del POTA, los nuevos suelos que, en su caso, se propongan, teniendo como criterios los siguientes:

- a) *El crecimiento poblacional del municipio en los últimos diez años y el número de **licencias otorgadas en los últimos cinco años para viviendas de uso residencial**.*
- b) *Análisis de la demanda de vivienda y actividades productivas para el horizonte temporal establecido por el nuevo planeamiento. **Se compararán estas previsiones con las tendencias de promoción inmobiliaria de los últimos cinco años**, en sus diversas modalidades, analizando las estimaciones sobre los segmentos de demanda más significativos, especialmente los relativos a las **necesidades de vivienda pública**.*

En su caso, las nuevas extensiones urbanas deberán ordenarse de acuerdo con los siguientes criterios (D):

- a) Adoptar como **referencia estructural las preexistencias morfológicas territoriales** existentes, tratando de adaptarse a las mismas.
- b) **Reconocer los recursos y elementos naturales y culturales** significativos existentes, integrándolos en la ordenación.
- c) Adaptar sus **características volumétricas y tipológicas** a la configuración tradicional del caserío existente.
- d) **Destinar los suelos con mejores condiciones de accesibilidad y posición** a los usos de interés económico y social y a la vivienda protegida.

#### Localización preferente de la residencia permanente (D)

Los nuevos suelos que el nuevo P.G.O.U./2.014, en su caso, clasifique como urbanizable para dar respuesta a las demandas de uso para residencia permanente de la población de los municipios, deberán ser colindantes con los suelos urbanos o urbanizables existentes a la aprobación definitiva del P.O.T.AX. (Oct-2.006), y se garantizará en los mismos la continuidad de los viarios estructurantes y la accesibilidad a las dotaciones y equipamientos supramunicipales.

#### Limitación de nuevos crecimientos urbanos (D)

En el P.G.O.U., en el caso de clasificar nuevos suelos urbanizables, se deberá justificar que al menos el 60% de los sectores de suelo urbanizable previstos en el planeamiento general vigente o que se revisa tienen su proyecto de urbanización (PU) aprobado y se encuentran en fase de ejecución. (D)

#### Desclasificación de suelos (R)

En el P.O.T.AX. se indica, con carácter de recomendación, que se recomienda a los municipios que, en las revisiones de los P.G.O.U., se desclasifiquen los suelos clasificados hace más de diez años que no hayan sido desarrollados.

### SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

#### Objetivos (N)

Entre los objetivos de ordenación, con referencia al Sistema de Comunicaciones y Transportes, entre los objetivos destaca, con referencia a la revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga, lo siguiente:

- a) **Aumentar la permeabilidad del corredor litoral** y adecuar sus infraestructuras de transporte a las previsiones de desarrollo turístico y agrícola.
- b) **Propiciar la movilidad territorial de todos los habitantes** del ámbito, mejorando las condiciones de acceso al transporte público de viajeros.
- c) **Garantizar la mínima afección** del sistema de comunicaciones y transportes a las Zonas Protegidas, que se relacionan en el Artículo 60 "Zonas sometidas a régimen de protección".

#### Articulación viaria con el exterior del ámbito del P.O.T.AX.

Forman parte de la red de **conexión exterior** los siguientes viarios que se definen en el Plano de Ordenación del P.O.T.AX. (N):

- a) Carretera autonómica **A-402**, cuya función consiste en la conexión del ámbito con la A- 92 y con Granada.
- b) Carretera autonómica **A-356**, cuya función consiste en la conexión del ámbito con la N-341 y con el resto de la provincia de Málaga por el norte, con Córdoba y Sevilla, a la vez que hace de distribuidor general del interior de la comarca.
- c) **Autovía del Mediterráneo A-7**, cuya funciones esenciales son de articulación del ámbito en el eje costero mediterráneo y de distribuidor general del litoral de la Axarquía.

Con respecto a la revisión del P.G.O.U. las intersecciones entre la red de conexión exterior y la red de conexión interna "deberán asegurar la suficiente capacidad para que no afecte al conjunto del sistema viario ni repercuta negativamente en los tiempos de recorrido".

Como recomendación(R), se indica en la Normativa del POTAX que deben realizarse los estudios pertinentes que analicen la **viabilidad de un nuevo enlace de Caleta de Vélez a la A-7 que permita movimientos hacia y desde Nerja**, para conectar la A7 con la N-340 y facilitar el cambio de sentido. En Octubre de 2.012 el Ayuntamiento de Vélez realizó un primer estudio específico para completar los movimientos del semienlace actual, el cual se ha presentado al Ministerio de Fomento para su informe de viabilidad y ejecución correspondiente.

**Red de conexión interna. (N y D)**

La red viaria de conexión interna es la que se define en el Plano de Ordenación del P.O.T.AX. Con referencia a la revisión del P.G.O.U./2.014, debe considerarse que se proponen como parte de la red de conexión interna, los siguientes itinerarios propuestos(N), que se indican como:

- b) **Nuevo itinerario litoral interior de conexión de la Ma-109 con la Ma-176.** Su función es la articulación transversal de la zona comprendida entre estos dos ejes viarios y su acceso a la autovía A-7.
- c) **Nuevo itinerario litoral interior de conexión entre la Ma-176 y Ma-175.** Su función es la articulación transversal de la zona comprendida entre el Río Vélez y la Ma-176 y su acceso a la autovía A-7.



Nuevo itinerario litoral interior de conexión de la Ma-109 con la Ma-176

Estos nuevos itinerarios definidos por el P.O.T.AX. suponen la traza de un **“Viarío intermedio de conexión”** en el ámbito territorial del litoral Oeste del Río Vélez, con objeto de articular la Autovía A7 y la antigua CN-340, que discurre por la costa, a partir del nudo de Cajíz y del eje viario que lo une con la misma.



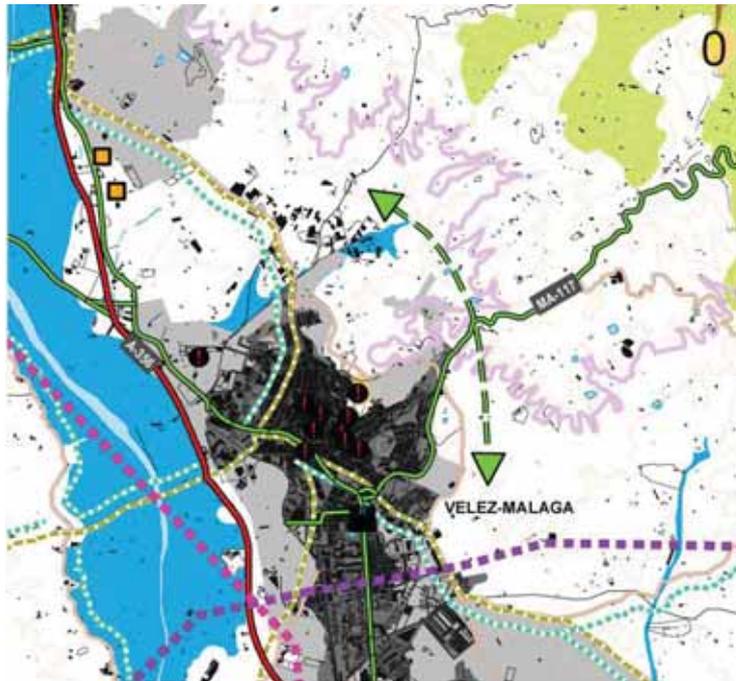
Nuevo itinerario litoral interior de conexión entre la Ma-176 con la Ma-175

Estas trazas deberán ser estudiadas con mayor detalle, por parte de la revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga, si bien se debe redactar previamente un Estudio Informativo, que aún no se realizado. En la Memoria Económica del P.O.T.AX. estos nuevos viales internos están adjudicados a las inversiones públicas de la anterior Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía en el medio y largo plazo, como organismo responsable.

**Variante del núcleo de Vélez Málaga (D)**

Dentro de la mejora de la red interna, y como directriz, se propone la variante Este del núcleo de

Vélez Málaga que haría posible bifurcar los tráficos de la actual carretera de Arenas, Ma-117. En la Memoria Económica del P.O.T.AX. esta variante está adjudicada a las inversiones públicas de la Diputación Provincial en el largo plazo, como organismo responsable.



Variante Este del núcleo urbano de Vélez Málaga. Ma-117

**Articulación urbana litoral Zona Sur de la Autovía A-7. (D y R)**

El P.O.T.AX. propone distintas actuaciones, a nivel de directriz y recomendación, en la mejora de la articulación del litoral, y que en el municipio de Vélez Málaga, supone las siguientes acciones:

- a) **Adaptación del viario N-340 como eje costero de carácter urbano** para los tráficos de corto y medio recorrido, ajustando sus condiciones físicas y geométricas a la movilidad interurbana y a la demanda de los modos de movilidad no motorizada. Asimismo se deberán prever los accesos a las estaciones del corredor ferroviario y a las áreas de oportunidad definidas en este Plan.

Reordenación urbana de la antigua CN-340 e integración con la red de Transportes de Viajeros



Asimismo se indica que la readaptación de la N-340 deberá posibilitar el uso del **transporte público en plataforma reservada**, priorizando el mismo en las zonas urbanas consolidadas donde no sea posible la ampliación de la calzada. Esta directriz supone la necesidad de redactar un Estudio Informativo previo, con detalle suficiente, para su integración en la revisión del P.G.O.U./2.014.

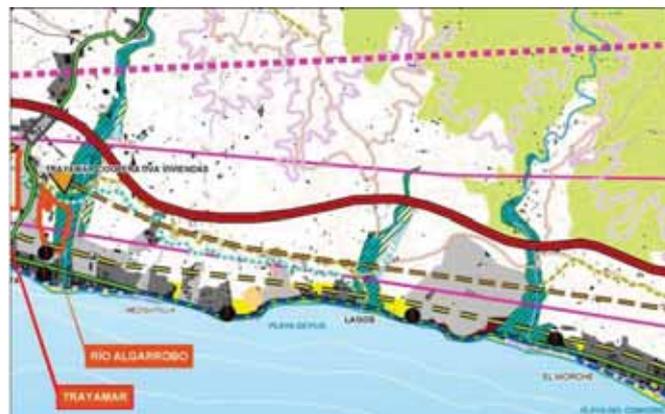
**Nuevo enlace urbano A-356 con la N-340**  
por la margen izquierda del río Vélez.



**Nuevo enlace urbano A-356 con la N-340** por la margen izquierda del río Vélez.  
Variante Oeste del núcleo urbano de Torre del Mar

Se propone una **variante Oeste del núcleo de Torre del Mar** que permita conecta la Autovía A7 con el eje litoral de la antigua CN-340. Esta acción permitiría que los tráficos de paso no necesitaran discurrir por el interior del núcleo urbano, y mejoraría las relaciones entre el núcleo de Vélez Málaga y la Costa.

**Vía Intermedia Torre del Mar-Nerja**  
entre la autovía A-7 y el viario N-340.



Vía Intermedia entre la Autovía A7 y la antigua CN-340  
entre Caleta de Vélez, Torrox y Nerja

El P.O.T.AX. indica que el trazado y características técnicas de la **Vía Intermedia entre la Autovía A7 y la Costa**, se determinará mediante un Estudio Informativo de Carreteras, el cual debe elaborarse por el órgano competente de la Administración Autonómica, lo que correspondería a la actual Consejería de Fomento y Vivienda.

En la Memoria Económica del P.O.T.AX., el Estudio Informativo de la Vía Intermedia está adjudicado a la anterior Consejería de Obras Públicas y Transportes y a los Ayuntamientos afectados, en el corto plazo, como organismos responsables.

Para que la revisión del P.G.O.U. pueda incluir una reserva de suelo que permita posteriormente la gestión / obtención del mismo, es necesario disponer del citado Estudio Informativo.



Se indica con punto rojo la Vía Intermedia que discurriría según el tramo entre el Centro Comercial "el Ingenio" y la carretera A-7206 (Algarrobo)

A efectos de la R.P.G.O.U./2.014 y con objeto de incluir una reserva de suelo para el trazado de este eje viario, se recomienda que la Vía Intermedia disponga de cuatro carriles y plataforma reservada, en los tramos en que sea posible, para viario peatonal, carril bici y ajardinamiento arbolado en ambos márgenes. (R)

Se indica, con carácter de directriz (D) que **la Vía Intermedia, la Variante Oeste de Torre del Mar, y las vías transversales** que se definan por el planeamiento urbanístico, **formarán parte de la estructura general viaria** de cada municipio, teniendo la calificación de sistema general.

#### Desarrollo de la Red Viaria

Se define como Norma (N) que la aprobación del **Estudio Informativo de la Vía Intermedia** vinculará a los instrumentos de planeamiento urbanístico, los cuales deberán establecer las correspondientes reservas de los suelos afectados.

Asimismo se indica como directriz que la Vía Intermedia, y las vías transversales que se definan por los instrumentos de planeamiento urbanístico se ejecutarán en los mismos plazos que éstos establezcan para el desarrollo de los suelos que requieran sus servicios, siendo vinculante su ejecución para la puesta en carga urbanística de dichos suelos.

Es necesario indicar que para incorporar el trazado de la Vía Intermedia al nuevo P.G.O.U./2.014 de Vélez Málaga debe haberse redactado y aprobado el Estudio Informativo correspondiente por la Consejería competente en materia de infraestructuras de la Junta de Andalucía.

#### SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO

La normativa del P.O.T.AX., en su art. 29, incluye las determinaciones a considerar con respecto a un posible trazado de un Sistema Ferroviario a lo largo de la Costa Oriental desde Málaga hasta Nerja. De esta infraestructura se han realizado durante la última década algunos estudios (2004), especialmente del recorrido Málaga - Torre del Mar - Nerja, pero no se tiene constancia de la aprobación de algún estudio informativo específico. En este sentido, deberá solicitarse la información correspondiente por el Ayuntamiento de Vélez Málaga a la Consejería competente en materia ferroviaria.

A efectos de la revisión del P.G.O.U./2.014, se deberán considerar como criterios de un posible trazado, según el P.O.T.AX., los siguientes:

- a) **Los tramos en superficie no disminuirán la permeabilidad** viaria ni de la red principal de caminos definida por este Plan, debiendo solucionar los cruces a distinto nivel.
- b) **La localización de las estaciones deberá garantizar la accesibilidad a la red viaria** definida por este Plan y la conectividad con el sistema de transporte público de viajeros por carretera.
- c) La localización de las estaciones **tendrá en cuenta las zonas para actividades comerciales y de ocio previstas en este Plan.**

En la Memoria Económica del P.O.T.AX., el organismo responsable del Sistema Tranviario Metropolitano está adjudicado a la Consejería de Obras Públicas y Transportes, actual Consejería de Fomento y Vivienda junto a los Ayuntamientos afectados por la traza, en el corto plazo, medio y largo plazo.

#### SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

El P.O.T.AX. determina, con el carácter de Norma (N), los objetivos de la red de **espacios libres de interés comarcal**, que se indican:

- a) Establecer una **red articulada de espacios libres y recreativos destinados al ocio**, recreo y desarrollo de actividades naturalísticas.
- b) Contribuir al desarrollo turístico del interior de La Axarquía y **al fomento de sus valores paisajísticos.**
- c) **Mantener rasgos de identidad territorial en la estructura urbana de la franja costera** basados en la red de drenaje.
- d) Mejorar **las condiciones de acceso y uso de las playas.**
- e) Potenciar el **uso recreativo de las vías pecuarias.**
- f) **Propiciar en la desembocadura de los ríos principales del ámbito espacios de uso recreativo.**

En este sentido la revisión del P.G.O.U./2.014 de Vélez Málaga debe componer el sistema de espacios libres, propios del ámbito municipal en el contexto territorial de los elementos indicados por el Plan de Ordenación del Territorio en la normativa reguladora.

Según el art. 31 constituyen los espacios libres de interés territorial (N) los siguientes:

- a) **El corredor marítimo terrestre.**
- b) **Las áreas de adecuación recreativa.**
- c) **Los miradores en hitos y viarios paisajísticos.**
- d) **La vía verde.**
- e) **Los espacios libres vinculados al litoral.**

La situación y los ámbitos espaciales que definen estos elementos (espacios, corredores, itinerarios, miradores y vías verdes) se indican en el Plano de Ordenación, a escala 1/50.000.

La transposición de este sistema, de carácter supramunicipal, a los planos de la revisión del PGOU, se debe realizar siguiendo lo indicado en el artículo 10 "Ajustes del Plan" de la Normativa del POTAX, previo las consultas técnicas que se estimen necesarias. Y ello con objeto de que los esquemas expresados a escala 1/50.000 tengan una verificación lógica con respecto a la realidad física y jurídica de cada ámbito cuando se expresan en escala de detalle.

La normativa del P.O.T.AX. con referencia a los distintos espacios citados, a efectos de su aplicación al P.G.O.U. de Vélez Málaga indica lo siguiente:

#### EL CORREDOR MARÍTIMO TERRESTRE (N, D y R)

El corredor marítimo terrestre comprende los terrenos de dominio público marítimo terrestre y las zonas de servidumbre de protección en los términos establecidos en la Ley 22/1.988, de 28 de julio, de Costas. (N).

Esta Ley de Costas ha sido modificada por la Ley 2/2.013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1.988, de 28 de julio, de Costas. (B.O.E. 30/05/2013), por lo que los terrenos afectados por la misma deberán adecuarse a este último texto. No obstante, y como más adelante se explicará la tramitación por la Junta de Andalucía del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía, como documento de ordenación territorial, introduce ámbitos de protección de la urbanización no incluidos en la Ley de Costas del Estado.

Con carácter de directriz (D), la Normativa del P.O.T.AX. indica:

- a) **El P.G.O.U. reubicará los usos, edificaciones e instalaciones existentes no acordes con lo establecido por la legislación de Costas y por la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA 2/2012) para el dominio público y sus zonas de servidumbre e influencia.**

- b) **La servidumbre de tránsito se ampliará hasta 20 metros** desde el límite interior de la ribera del mar en los suelos no urbanos o urbanizables a la entrada en vigor del de este Plan.

Y como recomendación, se indica que:

*Los terrenos afectados por la zona de influencia del litoral de los suelos no clasificados como urbanizables y en los clasificados que no se hayan desarrollados, se destinen a espacios libres de uso y disfrute público una banda de al menos 200 metros tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar. (R)*

#### LAS PLAYAS. (D Y R)

En la revisión del P.G.O.U./2.014 de Vélez Málaga, como municipio litoral de la provincia de Málaga, se considerarán las playas, atendiendo al grado de urbanización del frente litoral y a su intensidad de ocupación, distinguiendo entre: *playas urbanas, playas de baja densidad de ocupación y playas libres.* (D)

**En las playas urbanas y de baja densidad de ocupación**, y fuera de la ribera del mar y de la servidumbre de tránsito, el P.G.O.U. debe prever la ubicación de **instalaciones de equipamiento de playa**, y su conexión con los restantes servicios e infraestructuras urbanas. Si esto no fuera posible se ubicarán adosadas al límite interior de la playa y las instalaciones deberán ser desmontables. (D)

Se recomienda que dichas construcciones sean de una sola planta y una altura máxima de 4,5 metros medidos desde la rasante del terreno. (R), debiéndose cuidar la imagen de las mismas.

En la revisión del P.G.O.U./2.014 se deberá atender **la accesibilidad a los equipamientos de playa** y la comunicación entre éstos y los espacios libres vinculados al litoral propuestos por el P.O.T.AX.

Para el uso de las playas libres y de baja densidad de ocupación se establecerán por la Administración competente los accesos para el tráfico rodado y las superficies de suelo para aparcamientos, que deberán ajustarse a las directrices de diseño definidas en el P.O.T.AX.

#### ÁREAS DE ADECUACIÓN RECREATIVA (D)

Se definen las áreas de adecuación recreativa como espacios que se establezcan en las zonas en que este uso sea compatible, y donde sólo podrán acoger actividades didácticas, de ocio y esparcimiento vinculados al contacto y disfrute del espacio rural y de la naturaleza.

En el plano de Ordenación del P.O.T.AX. no se propone ningún ámbito concreto en el municipio de Vélez Málaga. En la revisión del P.G.O.U./2.014 se considerará la necesidad y oportunidad de delimitar este tipo de ámbitos en el SNU.

#### ITINERARIOS PAISAJÍSTICOS (D y R)

Estos elementos que se definen en el Plano de Ordenación del P.O.T.AX. deberán estar debidamente señalizados, y contar con miradores y puntos de observación del paisaje e interpretación de la naturaleza, así como áreas y elementos de descanso y apoyo a la actividad recreativa. (D)

Como directriz del planeamiento urbanístico, y con objeto de **proteger las vistas desde los miradores**, se definirán los espacios vinculados en los que se restringirá la edificación.

Se recomienda la programación de actuaciones de restauración con relación a las **vías pecuarias** que integran las Rutas designadas como Puerta Verde de Málaga, entre las que se encuentra la denominada **"Ruta Puerta Verde de Vélez Málaga"**, que parte de las proximidades del Estadio Municipal de Deportes "Fernando Hierro", discurrendo por el Camino de Algarrobo hasta el cauce del Río Seco.

#### MIRADORES EN HITOS PAISAJÍSTICOS (R)

A efectos del planeamiento urbanístico, se recomienda la delimitación del emplazamiento de miradores en los hitos paisajísticos que se indican en el Plano de Ordenación del P.O.T.AX.



Se indica con punto rojo el Mirador de la elevación conocido como "el Toro", en Almayate Bajo, desde donde parte un itinerario paisajístico siguiendo la margen derecha del Río Vélez hacia el Norte.

#### VÍA VERDE (D)

El P.O.T.AX. indica como directriz, a considerar en la revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga, que el tramo del antiguo trazado del ferrocarril Málaga-Ventas de Zafarraya delimitado en el Plano de Ordenación se acondicione para su uso como "Vía Verde". En este ámbito no estarán permitidas otras actividades que no se encuentren vinculadas a la naturaleza y el medio rural.

En la Memoria Económica del P.O.T.AX., el organismo responsable de la adecuación de la Vía Verde está adjudicado a la Consejería de Medio Ambiente, en el corto plazo y medio plazo.

#### ESPACIOS LIBRES VINCULADOS AL LITORAL (D)

El P.O.T.AX. reconoce en el municipio de Vélez Málaga como espacios libres vinculados al litoral los tramos finales de los ríos y arroyos de la Ermita, Íberos, Vélez, Seco (I), Algarrobo, Lagos, Güi, que se indican en el Plano de Ordenación.

Estos espacios libres vinculados al litoral se incorporarán a la revisión del PGOU de Vélez Málaga bien como sistema general de espacios libres, o bien como suelo no urbanizable de especial protección, en el marco de la legislación especial que le sea de aplicación.

Según la normativa del P.O.T.AX., en estos espacios sólo se podrán acoger actividades didácticas, de ocio, recreativas y deportivas, sin instalaciones o construcciones fijas que puedan perjudicar la capacidad de evacuación del cauce.

En este sentido, la delimitación de ámbitos concretos para la ordenación y adecuación de estos espacios a su nueva función deberá fomentar su potencialidad como "corredores ecológicos" entre el litoral y el interior.

En el P.O.T.AX. se considera prioritaria la actuación en los espacios libres vinculados al litoral del río Vélez, a efectos de la Revisión de los P.G.O.U.



Se indica con punto rojo, en la zona de la desembocadura del Río Vélez, el ámbito del espacio libre vinculado al Litoral.

**DE LA ORDENACIÓN Y COMPATIBILIZACIÓN DE USOS**

Como parte de la ordenación estructural de la revisión del P.G.O.U. debe considerarse la definición de usos globales previstos por el P.O.T.AX., y su localización espacial expresada en el Plano de Ordenación Territorial para los mismos. En este sentido, el art. 39 determina con carácter de Norma los siguientes objetivos:

- 1). Son objetivos del Plan en relación con los **usos industriales, logísticos y comerciales**, los siguientes:
  - a) Contribuir a la ordenación de las actividades productivas industriales y logísticas.
  - b) Promover una adecuada localización de usos industriales, logísticos y comerciales de interés comarcal.
  
- 2). Son objetivos del Plan en relación con los **usos turísticos y vacacionales**, los siguientes:
  - a) Promover la expansión de la oferta turística, favoreciendo los alojamientos hoteleros y la oferta de servicios empresariales.
  - b) Generar empleo estable y de calidad.
  - c) Propiciar un crecimiento ordenado del sector turístico en el frente litoral.
  - d) Establecer las condiciones para el desarrollo del sector turístico en el interior de la Axarquía.
  
- 3). Son objetivos de este Plan para los **usos agrarios**, los siguientes:
  - a) Establecer los condicionantes territoriales para la implantación de los caminos y las edificaciones agrarias en el medio rural.
  - b) Determinar las condiciones territoriales de revisión del Plan Guaro.
  - c) Proteger la cultura vinculada al uso agrario del olivar.

**SUELOS PARA ACTIVIDADES INDUSTRIALES, LOGÍSTICAS Y COMERCIALES**

**USOS INDUSTRIALES Y LOGÍSTICOS. (N)**

La revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga deberá considerar las condiciones para la ubicación de suelos destinados a actividades productivas industriales y logísticas, según la definición del art. 40 de la normativa del P.O.T.AX., y adecuándose a los siguientes criterios:

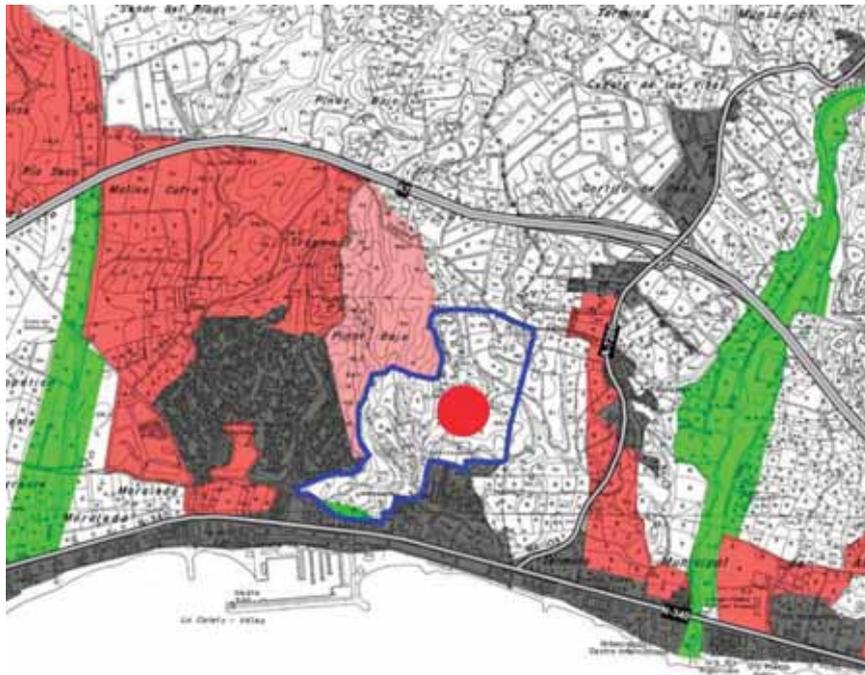
- a) Los suelos **se ubicarán en las proximidades de la red viaria** definida por este Plan y conectados con ella a una distancia no superior a 500 metros.
- b) Las necesidades de nuevo suelo para estas actividades se desarrollarán, de forma preferente, **en continuidad física con los núcleos urbanos, ó con las zonas industriales y logísticas**, si éstas estuviesen separados del núcleo.
- c) Los nuevos suelos **deberán estar segregados de las zonas residenciales mediante sistema general viario y franja verde arbolada**, la cual tendrá una dimensión suficiente para evitar interferencias funcionales, paisajísticas y morfológicas con aquéllas.

En estos ámbitos la revisión del P.G.O.U./2.014 deberá considerar la conexión de las redes de energía, telefonía, transportes, abastecimiento y saneamiento con el sistema general de infraestructuras, estableciéndose las condiciones para una adecuada integración paisajística de estos usos en el entorno urbano o rural circundante.

El P.O.T.AX. indica específicamente que en el municipio de Vélez Málaga se deberá prever "suelo para el establecimiento de actividades logísticas de interés supramunicipal", si bien en el Plano de Ordenación no se indica ninguna localización concreta.

**USOS PARA ACTIVIDAD COMERCIAL Y OCIO (D y R)**

En el plano de ordenación del P.O.T.AX. y en el anexo de la Normativa se indican las zonas que **podrán incorporarse total ó parcialmente por el planeamiento general en función de la estrategia urbana de desarrollo**, justificadamente, para la implantación de actividades comerciales y de ocio, al considerarse como "Zonas de Oportunidad".



Se indica con punto rojo, la zona determinada por el POTAX para actividades comerciales y de ocio en Caleta de Vélez

En el caso del municipio de Vélez Málaga **sólo se indica una zona específica** para las actividades indicadas, situada al norte del núcleo urbano de Caleta de Vélez. Si el modelo urbanístico del nuevo P.G.O.U. determinase, en su caso, incluir el ámbito denominado como "Caleta de Vélez", como suelo urbanizable, se deberá regular la compatibilidad de los usos, estableciendo las condiciones de edificación y distribución de la edificabilidad entre los mismos. El ámbito delimitado tiene una superficie de 39 has.

No se permite en estas zonas el uso industrial, y se fija que la edificabilidad para uso residencial compatible será no superior al 30% del total del ámbito de ordenación.

**USOS TURÍSTICOS Y VACACIONALES (D y R)****A/. Colindantes con Suelo Urbanos ó Urbanizables existentes**

En el supuesto de que se propongan por la Revisión del P.G.O.U./2.014 nuevas extensiones urbanas y desarrollos de suelo para usos turísticos ó de segunda residencia, colindantes con suelos urbanos ó urbanizables existentes, se deberán considerar los siguientes criterios:

- a) **El crecimiento de la urbanización deberá garantizar la continuidad urbana** y atender prioritariamente a la ocupación ordenada de los vacíos generados por desarrollos anteriores.
- b) El planeamiento de desarrollo (PPO) deberá recoger los trazados y características técnicas que se determinen en el correspondiente **Estudio Informativo para la vía Intermedia** prevista en el Artículo 22 del POTAX, y resolver y garantizar la conexión con las restantes infraestructuras existentes.
- c) Estos nuevos crecimientos **deberán reservar al menos el 40% del techo edificable para usos no residenciales.**
- d) Estos ámbitos de nuevo desarrollo **deberán asumir la ejecución de las infraestructuras viarias de cada ámbito de ordenación, los costes para la obtención de los recursos hídricos, y participar en las cargas económicas destinadas a la ejecución de las restantes infraestructuras generales.**

La Normativa del P.O.T.AX. recomienda que la edificabilidad bruta de cada ámbito de ordenación sea similar a la de los suelos urbanos consolidados más próximos, y **como máximo de 0,3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>s.** (R), lo que deberá ser estudiado en cada caso en la elaboración de los trabajos preliminares de la revisión del P.G.O.U.

**B/. No colindantes con Suelo Urbanos ó Urbanizables existentes**

En el caso de que la Revisión del P.G.O.U./2.014 prevea clasificar suelos para uso vacacional turístico, deberá justificar expresamente la incidencia de dicha implantación en función de la capacidad de carga del municipio, según los siguientes factores:

- a) **Incidencia en los ecosistemas** afectados y en los recursos naturales y paisajísticos del entorno.
- b) **Incidencia sobre la población,** el mercado de trabajo y sobre los servicios básicos disponibles.
- c) **Valoración de la capacidad de las infraestructuras existentes** para absorber los cambios derivados de dicha actuación.
- d) **Capacidad de los recursos turísticos disponibles** y del mercado para garantizar el equilibrio entre la oferta y la demanda.

Con relación a lo previsto en el apartado 3 del artículo 17 de la L.O.U.A. 2/2.012, las nuevas extensiones que puedan proyectarse para usos turísticos ó de segunda residencia, no podrán tener una edificabilidad bruta superior a 0,10 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>s.

La Normativa del P.O.T.AX. indica, con carácter de directriz que los ámbitos delimitados para usos turísticos ó de segunda residencia, no colindantes con suelos urbanos existentes, ó en su caso urbanizables, no podrán tener una edificabilidad bruta superior a 0,10 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>s (D).

**Suelos urbanizables de Uso Turístico (D)**

El artículo 44 de la Normativa del P.O.T.AX., para suelos urbanizables no colindantes con suelos urbanos existentes, indica lo siguiente:

- a) **No podrán clasificarse nuevos suelos urbanizables en los terrenos con pendientes medias superiores al 50%, las cuales se delimitan en el Plano de Ordenación como Espacios con Alta Pendiente.**
- b) **No podrán ser incluidos como edificables en la ordenación de cada sector (según PPO) los terrenos con pendientes superiores al 35%.**
- c) En estos suelos **la altura de la vivienda no será superior a 2 plantas o 7,5 metros,** medidos desde la rasante del terreno hasta el plano superior del último forjado.

**ZONAS DE DINAMIZACIÓN TURÍSTICA (D)**

En función de la demanda y de la estrategia de desarrollo de cada municipio las Zonas de Dinamización Turística que se indican en el Plano de Ordenación del P.O.T.AX. podrán, en su caso, ser calificadas total ó parcialmente por el planeamiento urbanístico general, de acuerdo con su finalidad.

En estos ámbitos se podrán ubicar establecimientos hoteleros, viviendas y las dotaciones correspondientes, **equipamientos y servicios que demande la población vacacional y turística,** siendo su objetivo básico la contribución a mejorar la oferta de servicios especializados al turismo.

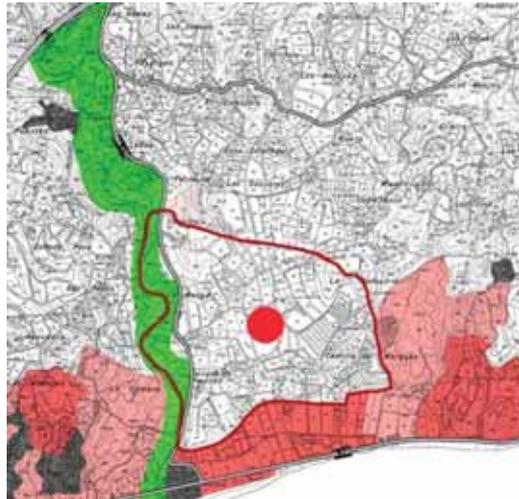
En el municipio de Vélez Málaga, el Plan de Ordenación Territorial ha propuesto dos Zonas de Dinamización Turística, localizadas en el espacio litoral, y cuyas determinaciones, incluidas en las correspondientes Fichas del ANEXO de la Normativa del P.O.T.AX., **quedan afectadas por el nuevo Plan de Protección del Corredor Litoral** de Andalucía (2.013), actualmente en tramitación, e impulsado por la propia Junta de Andalucía, en un escenario de revisión de los propios planteamientos de los planes de ordenación territorial, de ámbito subregional, aprobados en la provincia de Málaga (2006).

Las Zonas de Dinamización Turística definidas en el P.O.T.AX. son:

- a) Valle de Niza \_\_\_\_\_superf: 148 has
- b) Delta del Vélez \_\_\_\_\_superf: 207 has

**TOTAL \_\_\_\_\_ 355 has**

Cuya localización se indica en las dos siguientes imágenes,



Se indica con punto rojo, la zona determinada por el P.O.T.AX. para Zona de Dinamización Turística "VALLE DE NIZA"



Se indica con punto rojo, la zona determinada por el P.O.T.AX. para Zona de Dinamización Turística "DELTA DEL VÉLEZ"

**Determinaciones para la ordenación de las Zonas de Dinamización Turística (D y R)**

La normativa del P.O.T.AX. propone como directriz y recomienda al planeamiento urbanístico, las siguientes condiciones territoriales:

- a) **La ordenación de los suelos se ajustará al soporte territorial.** Se reconocerán los hitos y elementos relevantes, en especial las vaguadas, cauces, riberas, oteros, escarpes y puntos panorámicos, y se respetará su integridad y perfiles, de manera que no se produzca alteración de las características naturales de su topografía, drenaje y vegetación.
- b) **En los casos que afecten a la servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre o a escarpes topográficos se destinarán a espacios libres de uso y disfrute públicos,** se garantizará su

permeabilidad y sólo se admitirán implantaciones singulares destinadas a la actividad recreativa.

- c) La ordenación pormenorizada de los usos en cada ámbito de ordenación **deberá integrar las formaciones forestales existentes** o la recreación de ambientes forestales o ajardinados a fin de facilitar la mejor integración de los mismos.
- d) En cada ámbito de **ordenación se evitará la conformación de frentes urbanizados, no permitiéndose la exteriorización hacia la vertiente litoral de más del 60% de la superficie total de las fachadas** y cubiertas de la edificación, quedando las superficies restantes apantalladas por espacios forestados o ajardinados. En todo caso, en los bordes de cada ámbito de ordenación se adoptarán los criterios de integración paisajística a que se hace referencia en el Artículo 100 (POTAX).

#### INFRAESTRUCTURA PORTUARIA: Puerto de La Caleta de Vélez. (D)

El art. 52 de la Normativa del P.O.T.AX., con carácter de directriz, indica que en la ordenación de los usos del puerto de La Caleta de Vélez se deberá garantizar:

- a) **La compatibilidad** entre las condiciones de garantía para la manipulación de la pesca y el disfrute y contemplación de estas actividades.
- b) La ampliación de las instalaciones deberá prever el **mantenimiento de la capacidad de atraque suficiente para embarcaciones destinadas a la prestación de servicios mercantiles de actividades náutico-deportivas y el excursionismo marítimo de recreo.**

Estos objetivos deberán analizarse en la revisión del P.G.O.U./2.014, con respecto al documento del Plan Especial del Puerto de la Caleta, así como en la documentación existente con respecto a la iniciativa de la ampliación del ámbito portuario, impulsada por la Junta de Andalucía.

#### USOS AGRARIOS (N, D Y R) Caminos rurales y caminos públicos

La red principal de caminos rurales es la que se define en el Plano de Ordenación (N) del P.O.T.AX.

Estas trazas se deberán incorporar a la cartografía de la revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga, junto a los caminos públicos, derivados del estudio que está realizando el Área de Urbanismo Municipal.

Se tendrán en cuenta los siguientes criterios y normas:

- a) Cuando un camino rural coincida con una vía pecuaria se estará a lo dispuesto para la misma en la normativa sectorial. (N)
- b) No podrán abrirse nuevos caminos rurales con el fin de dotar de acceso a usos o actividades no autorizados. (N)

En el caso de que la revisión del P.G.O.U./2.014 de Vélez Málaga, incluya algunas de estas zonas en el modelo urbanístico propuesto deberá considerar los siguientes requisitos:

- a) En cada Zona de Dinamización **en el que se prevean usos residenciales será de aplicación la proporcionalidad de dos plazas residenciales por cada plaza en alojamiento hotelero, excepto en la Zona del Delta del Río Vélez en la que la proporcionalidad será de una plaza residencial por cada plaza hotelera. Para el cómputo de plazas residenciales se estimará que cada vivienda equivale a 3,5 plazas.**
- b) **En las Zonas de Dinamización turística la edificabilidad bruta será como máximo de 0,22 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> excepto en las Zonas de Dinamización de excelencia turística de Valle de Niza y Delta del Río Vélez, que tendrán una edificabilidad bruta de 0,15 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.**
- c) En las Zonas de Dinamización **se destinará a espacios libres de uso y disfrute público una banda de al menos 200 metros** tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar.

Se indica que los P.G.O.U. del ámbito del P.O.T.AX. deberán establecer las condiciones de ordenación adecuadas que garanticen que las parcelas mejor ubicadas, y en especial, las más próximas a la línea de costa se destinen a establecimientos hoteleros. (D)

Y esta directriz es equivalente a decir que en el modelo urbanístico de la revisión del P.G.O.U., y en la zona geográfica próxima a la línea marítima terrestre (LMT), donde pueda edificarse, **se deberá dar preferencia a los usos turísticos relacionados con el alojamiento y la restauración**, con respecto a los usos residenciales de carácter vacacional ó segunda residencia.

- c) **Los caminos rurales no podrán tener anchura superior a 5 metros y sus firmes serán adecuados a su función.** (D)
- d) En los caminos rurales **sólo estarán permitidas obras de acondicionamiento y conservación.** Se entiende por acondicionamiento (D):
  - La mejora puntual de trazado y sección.
  - La mejora y refuerzo del firme.
  - La ordenación de accesos, seguridad vial y tratamiento paisajístico.

**Zona Regable del Plan Guaro. (R)**

En la normativa del P.O.T.AX. se recomienda la adaptación del Plan Guaro (P.G.) a los procesos reales sobrevenidos de desarrollo agrícola del ámbito y a los cambios producidos por la expansión urbanística y localización de infraestructuras viarias. No obstante, la revisión de sus condiciones territoriales, de sus límites para adaptarlos a la realidad de actividad agrícola ó el establecimiento de nuevas previsiones de demanda de agua, se traslada temporalmente a una posible revisión del P.G.

En la Memoria Económica del P.O.T.AX., el organismo responsable de la adecuación de un Estudio de la Zona Regable del Plan Guaro está adjudicado a la anterior Consejería de Agricultura y Pesca, en el medio plazo.

**Directrices y recomendaciones para el SNU**

En la Normativa del P.O.T.AX., con referencia a los artículos 55 hasta 58, se incluyen determinaciones que deberán ser consideradas en la revisión del PGOU de Vélez Málaga, respecto al hábitat rural diseminado y a las viviendas dispersas.

**DE LA PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS Y LOS RECURSOS****Objetivos (N)**

Son objetivos del P.O.T.AX. en relación con las Zonas que se consideran “de especial protección”, los siguientes:

- a) **Salvaguardar del proceso urbanizador los espacios naturales** de mayor interés ambiental y paisajístico de la Axarquía.
- b) **Contribuir al mantenimiento de las principales señas de identidad** territorial del ámbito.
- c) **Potenciar el uso naturalístico y recreativo** de estos espacios.

El art. 60 de la Normativa del P.O.T.AX. determina el régimen de protección de los espacios, distinguiendo entre las siguientes:

**A) Zonas de Protección Ambiental**, que están delimitadas por normativa sectorial:

- a) *Los Espacios Naturales Protegidos.*
- b) *Los Lugares de Importancia Comunitaria.*
- c) *Las vías pecuarias*
- d) *El Dominio Público Hidráulico y el Dominio Público Marítimo Terrestre.*

**B) Zonas a proteger por su interés territorial**, que están delimitadas por el POTAX.

- a) *Las zonas de interés territorial.*
- b) *El entorno del Embalse de la Viñuela.*
- c) *Los hitos paisajísticos.*
- d) *Las divisorias visuales.*
- e) *Los acantilados*

**Determinaciones para las zonas de protección ambiental. (N y D)**

Con referencia a los espacios que se encuentran localizados en el municipio de Vélez Málaga, se deberá considerar en la revisión del P.G.O.U., que los ámbitos definidos en el plano de Ordenación del P.O.T.AX., supone clasificar esos suelos como:

SNU de especial protección, por su legislación específica, esto es:

*Las vías pecuarias y el dominio público marítimo terrestre así como el dominio público hidráulico, que se delimitan en el Plano de Ordenación del P.O.T.AX.*

La protección de los recursos naturales en estos espacios se llevará a cabo de acuerdo con los instrumentos de planificación derivados de la normativa específica que le sea de aplicación. (N)

**Zonas de protección por su interés territorial. (D y R))**

Las zonas que se consideran de interés territorial por el P.O.T.AX. se delimitan en el Plano de Ordenación, y deberán tenerse en consideración por el planeamiento general como Suelo No urbanizable de especial protección. En el municipio de Vélez Málaga no se delimita ningún ámbito de ese carácter.

**Hitos paisajísticos. (N y D)**

Los Hitos paisajísticos que se indican en el Plano de Ordenación tendrán en la revisión del P.G.O.U. la consideración de sistema general de espacios libres, ó bien se clasificarán como Suelo No urbanizable de especial protección, en el marco, en su caso, de la legislación especial que le sea de aplicación. (D)

Los Hitos paisajísticos que se indican mediante un símbolo en el Plano de Ordenación del P.O.T.AX. deberán ser delimitados en el documento de la Revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga.

La superficie de protección del hito comprenderá como mínimo a la zona a que da lugar una diferencia de cota de 20 metros medidos desde el vértice del hito. La cota de las cubreras de las edificaciones e instalaciones permitidas fuera de esta zona de protección no podrán rebasar la cota inferior de la zona protegida.

#### **Divisorias visuales. (N, D y R)**

Las divisorias visuales que se indican en el Plano de Ordenación se incorporarán a los instrumentos de planeamiento general como sistema general de espacios libres o como suelo no urbanizable de especial protección, en el marco, en su caso, de la legislación especial que le sea de aplicación.

Se recomienda que deberá promoverse la formalización de itinerarios y equipamientos de apoyo al disfrute activo del medio ambiente y del paisaje. (R), lo cual se debe tener en consideración para la identificación de las perspectivas paisajísticas identificativas del municipio de Vélez Málaga.

Se considera como directriz de la revisión del P.G.O.U. que la superficie de las divisorias visuales comprenderá como mínimo a la zona a que da lugar una diferencia de cota de 20 metros medidos a ambos lados de la línea divisoria de aguas. La cota de las cubreras de las edificaciones e instalaciones permitidas fuera de esta zona de protección no podrán rebasar la cota inferior de la zona protegida.

#### **DE LA PROTECCIÓN DE RIEGOS (D)**

El artículo 78 de la Normativa del P.O.T.AX. indica que los P.G.O.U. general zonificarán el término municipal en función del tipo y peligrosidad del riesgo, y establecerán los procedimientos de prevención a adoptar por las actuaciones urbanísticas según las características del medio físico sobre el que se implanten.

#### **Riesgos hídricos. (D y R)**

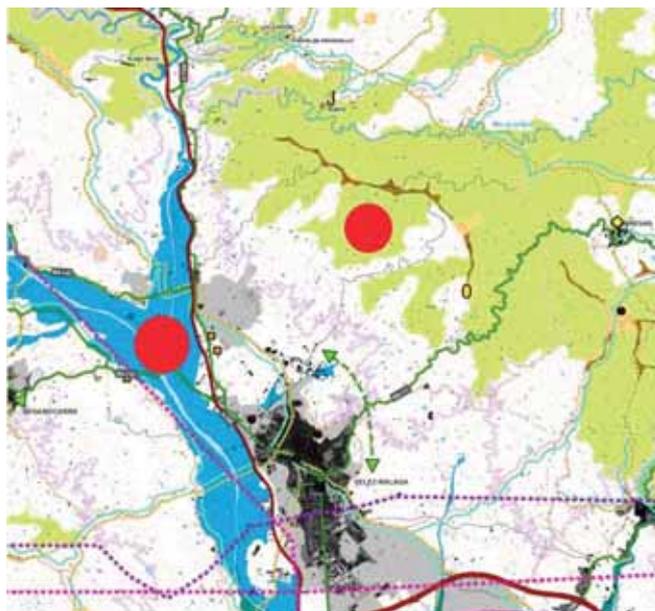
Con carácter de directriz se indica que los P.G.O.U. considerarán las cuencas vertientes y sus principales cauces de forma integral, analizarán las repercusiones del modelo urbano previsto y de las transformaciones de usos propuestas sobre la red de drenaje y estimarán los riesgos potenciales proponiendo la infraestructuras y medidas de prevención y corrección adecuadas para la minimización de los mismos. (D)

El dominio público hidráulico y las zonas de servidumbre y policía de los cauces de los ríos y arroyos De la Ermita, Íberos, Vélez, Seco (I), serán clasificados según sea el caso, como espacios libres vinculados al litoral y se incorporarán a la revisión del PGOU como sistema general de espacios libres o como suelo no urbanizable de especial protección, en el marco de la legislación especial que le fuera de aplicación.

Se deberá considerar que los cauces que drenen suelos urbanizables, deberán garantizar la evacuación de caudales correspondientes a avenidas de 500 años de retorno. (D)

Se recomienda al Ayuntamiento de Vélez-Málaga, la realización de sendos programas de actuaciones que contengan, al menos, lo siguiente (R):

- a) **Inventario, estabilización y sellado de escombreras y vertederos.**
- b) *Establecimiento de disposiciones preventivas referentes a la regulación de aterrazados agrícolas, movimientos de tierras y almacenamiento de vertidos y residuos.*
- c) **Verificación técnica de las condiciones de evacuación de los cauces** y elaboración, junto con la administración sectorial competente, de un programa integral de mantenimiento y conservación.
- d) *Adecuación, en cada municipio, del Plan de Emergencias municipal a la nueva situación y condiciones de riesgo conocidas.*



Se indica con punto rojo, la zona de inundación del Río Vélez y los suelos con pendiente superior al 50% en la Sierra

#### Zonas inundables. (D)

El artículo 81 de la Normativa del P.O.T.AX. indica que hasta no se efectúen los estudios hidráulicos de detalle que permitan definir los límites de las zonas inundables que establece la legislación sectorial, los instrumentos de planeamiento general recogerán en los suelos urbanizables y no urbanizables las Zonas cautelares ante el riesgo de inundación de los ríos y arroyos definidas en el Plano de Ordenación.

En la revisión del P.G.O.U./2.014 se deberá clasificar estas Zonas cautelares como Suelo no urbanizable. En ellas sólo estarán permitidos los usos agrícolas no intensivos, forestales y naturalísticos.

Así mismo, se establecerán los criterios y las medidas necesarios para la prevención del riesgo de avenidas, así como la determinación de las edificaciones e instalaciones que por encontrarse en lugares de riesgo deberán adoptar medidas de defensa y, en su caso, quedar fuera de ordenación.

Las Zonas Cautelares ante el riesgo de inundación definidas por el Plano de Ordenación del P.O.T.AX. serán sustituidas por la delimitación de **Zonas inundables que apruebe la administración competente**.

Éste deberá ser un estudio específico aprobado por la Consejería competente de la Junta de Andalucía, y publicado en B.O.J.A. Esta nueva delimitación supondrá el ajuste del Plan Territorial sin necesidad de modificar el mismo.

El P.G.O.U. deberá clasificar estas zonas como Suelo No Urbanizable (SNU), y regulará los usos en cada una de ellas atendiendo a los siguientes criterios:

Riesgo de inundación para un periodo de retorno de 50 años:

**Zona a):** *Prohibición de edificación e instalación alguna, temporal o permanente. Excepcionalmente y por razones de interés público podrán autorizarse edificaciones temporales.*

Riesgo de inundación para un periodo de retorno entre 50 y 100 años:

**Zona b):** *Prohibición de instalación de industria pesada y de industria contaminante según la legislación vigente, o con riesgo inherente de accidentes graves. En esta zona se prohibirán así mismo, las instalaciones destinadas a servicios públicos esenciales o que conlleven un alto nivel de riesgo en situación de avenida.*

Riesgo de inundación para un periodo de retorno entre 100 y 500 años:

**Zona c):** *Prohibición de instalación de industrias contaminantes, según la legislación vigente, con riesgo inherentes de accidentes graves. En estas zonas se prohibirán así mismo, las instalaciones destinadas a servicios públicos esenciales ó que conlleven un alto nivel de riesgo en situación de avenida.*

**DE LA INSERCIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS EN EL TERRITORIO**

La Normativa del P.O.T.AX. en su artículo 91 determina los objetivos, a nivel de norma, de las actuaciones urbanísticas, lo cuales son:

- a) *Contribuir a la **protección ambiental y a la sostenibilidad** del territorio.*
- b) ***Evitar el proceso de uniformidad y banalización del paisaje** y contribuir a mantener su diversidad.*
- c) *Asegurar **la correcta inserción de las actuaciones urbanísticas.***

**De aplicación en el Suelo Urbanizable**

Desde el Plan Territorial se entiende por actuación urbanística todo acto de parcelación, urbanización, edificación y cualesquiera otros actos que supongan la transformación del suelo, cuya finalidad sea la implantación de usos residenciales, turísticos, industriales o terciarios en Suelo Urbanizable y las infraestructuras viarias, ferroviarias e hidráulicas.

**Criterios de sostenibilidad para las actuaciones urbanísticas. (D y R)**

La Normativa del P.O.T.AX. en su artículo 94 define unos criterios generales que deben ser considerados en la revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga, con relación al concepto de sostenibilidad derivadas de las actuaciones urbanísticas. Son los siguientes:

1. **El P.G.O.U. definirá la normativa en materia de sostenibilidad y medio ambiente** a aplicar por los instrumentos de planeamiento de desarrollo desde su fase de diseño urbanístico hasta la culminación de las obras de urbanización. (D)
2. Los instrumentos de planeamiento de desarrollo (PERI, PPO y ED) y/o los proyectos de urbanización definirán los estándares, requisitos técnicos y directrices que han de **orientar las actuaciones urbanísticas** de acuerdo con los siguientes criterios (D):
  - a) ***En materia de aguas** considerarán su ciclo completo, desde el abastecimiento hasta el vertido final, incluyendo su reutilización. Se efectuará la separación y racionalización de las redes de aguas potables, negras, grises y residuales depuradas y la depuración y reutilización integral del agua.*
  - b) ***En materia de energía** preverán la utilización de distintas formas de consumo energético, con el objeto de racionalizar el consumo de recursos y reducir la dependencia de fuentes de energía no renovables e introducir instalaciones de generación de energías renovables, especialmente energía solar térmica y, en su caso, foto-voltaica o eólica.*
  - c) ***En relación con la movilidad** se propiciará la planificación de las estructuras urbanas, los servicios y equipamientos y las infraestructuras para el fomento de los desplazamientos a pie o en bicicleta y la reducción de la movilidad motorizada privada.*
  - d) ***En relación con el proceso de urbanización** se considerará el ciclo completo de la actuación, en sus distintos momentos, desde el propio diseño del proyecto, a las distintas fases del desarrollo de las obras hasta su culminación, para aplicar criterios y medidas susceptibles de minimizar las incidencias ambientales que puedan suponer tanto el proyecto en su conjunto como los movimientos de tierra, urbanización e implantación de infraestructuras.*

*Estos criterios y medidas deberán considerar:*

*La protección del medio natural; la restitución y restauración de los sistemas naturales; la inserción paisajística, y la prevención y minimización de riesgos naturales.*

3. Se recomienda que los instrumentos de planeamiento urbanístico establezcan determinaciones normativas que favorezcan la introducción de la arquitectura ecológica, así como las medidas para **minimizar la contaminación lumínica.** (R)

**Inserción ambiental y paisajística del viario. (N y D)**

Con objeto de minimizar el impacto de los nuevos trazados viarios, propuestos por la revisión del PGOU, éstos se insertarán en el paisaje siguiendo en lo posible la forma del relieve y limitando su anchura total de calzada y taludes a la mínima imprescindible con la funcionalidad prevista para los mismos, cuidando expresamente la obligación de vegetación autóctona en taludes con sus correspondientes controles de drenaje y erosión, y la plantación adecuada de arboleda en calles y espacios abiertos de aparcamientos. (D)

En las zonas de contacto con los suelos urbanos o urbanizables los trazados serán proyectados de manera que se evite o reduzca al mínimo la necesidad de barreras antiruidos. En su caso se proyectarán pantallas vegetales o bien de tierra u otros materiales que puedan ser cubiertos de vegetación. (D)

Se indica como Norma que en los tramos urbanos del viario se evitará la ubicación de publicidad. Los

carteles informativos deberán contar con la autorización del órgano titular de la carretera. (N) En este sentido, debe entenderse que se trata de los tramos del viario definido por el POTAX, y no del viario urbano propio de los núcleos urbanos.

#### **Inserción ambiental y paisajística de las infraestructuras ferroviarias. (D)**

Las intersecciones con la red de carreteras, red principal de caminos y vías pecuarias se realizarán mediante pasos elevados o inferiores atendiendo a las condiciones del trazado. La Revisión del PGOU incluirá una normativa específica para la inserción de esta infraestructura, en el cordón litoral de Málaga a Nerja.

#### **Integración paisajística de los núcleos urbanos. (D y R)**

Con objeto de evitar la degradación de las orlas periurbanas de los núcleos de población, el PGOU deberá establecer criterios de usos y paisajísticos que permitan una integración armoniosa con los espacios circundantes. En todo caso, las distintas fases de desarrollo urbano de la periferia de los núcleos deberán presentar límites claros, determinados por barreras físicas naturales o antrópicas, existentes o en su caso a crear, que permitan dar una forma acabada a los mismos y eviten zonas de transición degradadas.

El P.G.O.U. deberá contemplar para los suelos de ensanche de la ciudad consolidada la ordenación del paisaje y justificar las propuestas adoptadas para la mejora del mismo. (D)

Se recomienda que la finalización de las áreas urbanas o urbanizables se lleven a cabo con viales y espacios libres arbolados con especies autóctonas, o con manzanas completas que eviten la aparición de traseras. (R)

#### **DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON OTRAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS SUPRAMUNICIPALES BÁSICOS.**

En el documento para la aprobación inicial de la Revisión del P.G.O.U./2.014 de Vélez Málaga se deberá considerar las directrices determinadas en la Normativa del P.O.T.AX., con relación a los Servicios Urbanos Básicos. (Art. 102 a 117)

### **2.3.3 EL PLAN DE PROTECCIÓN DEL CORREDOR LITORAL (P.P.C.L.A.)**

#### **2.3.3.1 De la Normativa del P.P.C.L.A., aprobado inicialmente en Julio/2.013**

La información que en adelante se expone corresponde al documento del P.P.C.L.A. sometido a información pública, según B.O.J.A. 29/07/2.013. Este Plan Territorial se formula por la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, en fecha **29/01/2.013**, siendo sus objetivos generales los siguientes:

- a) **Preservar de la urbanización las zonas con valores ambientales, naturales, paisajísticos, culturales, agrícolas y forestales de los espacios litorales.**
- b) **Evitar la consolidación de nuevas barreras urbanas entre los espacios interiores y el sistema costero y favorecer la biodiversidad a través de la continuidad del los espacios del interior con los del litoral.**
- c) **Armonizar la regulación del suelo no urbanizable en el ámbito del Plan.**

Entre sus determinaciones se indica que el P.P.C.L.A. debe indicar las zonas del Litoral de Andalucía que, por motivos territoriales o de protección, deben ser preservadas del desarrollo urbanístico.

#### **Comisión de Redacción**

Se crea la Comisión de redacción del Plan de Protección del corredor Litoral de Andalucía, cuyo funcionamiento se ajustará a las normas contenidas en la Sección 1.a del capítulo II del Título IV de la Ley 9/2.007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, a las de carácter básico recogidas en el capítulo II del Título II de la Ley 30/1.992, de 26 de noviembre, de régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo común, y a las contenidas en el propio Acuerdo. La Comisión de Redacción, se adscribe a la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, y está presidida por la persona titular de la Secretaría General de Ordenación del Territorio. B.O.J.A. 14/02/2.013.

#### **DE LA NORMATIVA DEL P.P.C.L.A.**

Se definen como objetivos del Plan de Protección, con rango de Norma, los siguientes:

- a) **Proteger los valores ambientales, naturales, paisajísticos, culturales, agrícolas y forestales de los terrenos próximos a la costa que no han sido objeto de actuaciones urbanizadoras.**
- b) **Favorecer la conectividad entre los espacios interiores y el litoral e impedir la consolidación de barreras urbanas.**
- c) **Preservar de los procesos de transformación urbanísticas los espacios litorales afectados por riesgos naturales.**

especialmente de erosión e inundación.

- d) **Garantizar la efectividad de la protección de las servidumbres del dominio público marítimo terrestre.**
- e) **Mejorar la funcionalidad y la calidad de vida** de los espacios urbanizados existentes en los ámbitos del litoral.

**Ámbito del Plan y Zona de Influencia del Litoral. (N)**

El ámbito del Plan definido en el Plano de Ordenación está integrado por:

- a) **El territorio de los términos municipales, comprendido en la franja de 500 metros de amplitud,** medida en proyección horizontal tierra adentro desde la línea que determina el dominio público marítimo-terrestre en todo el litoral de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- b) **Se incluyen además los ámbitos exteriores a la franja mencionada, necesarios para completar el ecosistema costero,** tomando como límite elementos físicos o barreras, tales como caminos, vías pecuarias o límites parcelarios, carreteras o autovías. Dicho límite supera los 500 metros cuando el espacio colindante corresponde a suelos protegidos por la planificación territorial, ó cuando se trata de ámbitos de características fisiográficas homogéneas.

**Efectos del Plan (P.P.C.L.A.). (N)**

El Plan de Protección del Corredor litoral, en el caso de su aprobación definitiva y publicación en el B.O.J.A., es vinculante para los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, para los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio **y para el planeamiento urbanístico (P.G.O.U.),** que deberá ajustarse a sus determinaciones.

**Las Normas de aplicación directa prevalecerán desde su entrada en vigor** sobre las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio, Planes con incidencia en la ordenación del territorio y sobre los instrumentos de planeamiento urbanístico general (P.G.O.U.).

**2.3.3.2 Ámbitos de Protección Territorial en el litoral del municipio de Vélez Málaga**

**Categorías de protección (N)**

Se incluyen en las zonas de protección los ámbitos delimitados en el Plano de Ordenación en razón a sus valores ambientales, paisajísticos, existencia de riesgos naturales o aquellos que por su posición cumplen funciones territoriales y quedan excluidos del proceso de urbanización. A continuación se exponen únicamente los ámbitos que son objeto de protección en el municipio de Vélez Málaga.

**Zonas litorales de Protección Territorial PT-2. (N)**

El P.P.C.L.A. determina que se incluyen en estas zonas, los suelos que poseen alguna de las siguientes características:

- a) **Suelos con valores naturales o paisajísticos dignos de protección** en los que existen edificaciones, construcciones o instalaciones irregulares que precisan de regularización.
- b) **Suelos que facilitan la conectividad** de la costa con el interior.
- c) **Suelos libres de edificación que cumplen funciones territoriales específicas, de impedir la conurbación entre núcleos urbanos** o contribuir a mejorar la calidad ambiental y urbana en espacios costeros muy urbanizados.
- d) **Suelos de transición** entre los suelos urbanizados, la costa y las zonas con valores naturales.
- e) **Suelos sometidos a riesgos** de erosión, desprendimientos, corrimientos, inundaciones u otros riesgos naturales.

El Plan ha incluido en esta zona de protección, en **Vélez Málaga,** los siguientes sectores de suelo urbanizable delimitados por el planeamiento vigente que poseen algunas de las características señaladas anteriormente:

Código plano	Provincia MA-Municipio -VM	Ámbito de Planeamiento
MA-S7	MA-VM	SUNS A1 Valle de Niza I
MA-S8	MA-VM	SUNS A2 Valle de Niza II
MA-S9	MA-VM	SUNS A3 Torre Jaral II
MA-S10	MA-VM	SUS A2 Arroyo El Cabo
MA-S11	MA-VM	SUS A3 El Pinto
MA-S13	MA-VM	SUNS L2 Loma Juanelo II
MA-S14	MA-VM	SUNS L1 Loma Juanelo III
MA-S12	MA-VM	SUNS A4 La Sierrezuela

Se incluye además como **zona litoral de protección PT-2** los terrenos que en el Plano de Ordenación del PPCL poseen alguna de las características territoriales señaladas, pertenecientes al Sector SUNS A4.



Se indican en color naranja las zonas de protección PT-2 en el municipio de Vélez Málaga

#### RÉGIMEN DE USO DEL SUELO DE LAS ZONAS LITORALES DE PROTECCIÓN TERRITORIAL 2. (PT-2)

Los ámbitos de planeamiento calificados por el PPCL como de Protección Territorial PT-2, los cuales se han indicado anteriormente para el municipio de Vélez Málaga, **la Revisión del P.G.O.U./2.014 deberá preservar estos espacios de la urbanización mediante su clasificación como Suelo No Urbanizable de especial protección por regulación específica**, ó bien, su destino a Sistema de Espacios Libres, y **establecerá las medidas necesarias para el mantenimiento de las condiciones paisajísticas y de los usos forestales o agrícolas**, de acuerdo con las determinaciones establecidas en este Plan (P.P.C.L.A.). (N)

#### Prohibiciones en espacios de protección PT-2

En estos espacios se prohíbe expresamente por el P.P.C.L.A.: (N)

- La construcción de viviendas, industrias o cualquier otro tipo de construcciones e instalaciones, excepto las necesarias para la explotación agrícola, las instalaciones recreativas, deportivas al aire libre o de ocio, los camping, los establecimientos de restauración, hoteles o complejos turísticos de carácter rural, así como otras actuaciones de interés público para actividades vinculadas directamente a los usos de la playa.**
- Cualquier instalación que pueda alterar las condiciones paisajísticas del ámbito, en relación con su magnitud, visibilidad y dificultad de integración en el entorno, o que pueda inducir riesgos graves de erosión, salvo las infraestructuras e instalaciones sujetas a evaluación ambiental que hayan integrado las correspondientes medidas de restauración e integración paisajísticas.**
- Los movimientos de tierra que alteren el perfil del terreno, excepto los necesarios para la mejora ambiental del lugar, las roturaciones necesarias para la puesta en uso o el mantenimiento de la explotación agrícola y para garantizar la accesibilidad y el uso público del litoral.**

#### Altura máxima de las edificaciones

Las edificaciones permitidas deberán tener como máximo dos plantas (baja + 1) y adecuarse a la tipología del lugar y a los requisitos de integración paisajística exigidos en el artículo 11. (N)

#### Excepcionalidad para incorporación de estos suelos (D)

Los instrumentos de planeamiento general podrán incorporar al proceso urbanístico los suelos que, **justificadamente**, se consideren imprescindibles para:

- Satisfacer la demanda de crecimiento** de los núcleos ubicados en este ámbito, cuando no sea posible satisfacer dicha demanda en contigüidad con los mismos fuera de los 500 metros del corredor litoral.
- Resolver la ordenación de las zonas de contacto** entre el suelo urbano o urbanizable y el suelo no urbanizable protegido por este Plan.

#### Crecimiento de núcleos urbanos existentes

En el ámbito del P.P.C.L.A., el artículo 14 de la Normativa indica expresamente que los Suelos No Urbanizables que, por los criterios anteriores, se incorporen al proceso urbanístico, deberán cumplir las condiciones establecidas en el artículo 10.2 apartados a), b), e), f) y g) y las siguientes: (D)

- a) **No se podrán clasificar nuevos suelos hasta que se haya consolidado por la edificación el 70% de los suelos urbanos y urbanizables existentes** en el núcleo que se amplía.
- b) **Los núcleos existentes incluidos íntegramente en el ámbito del Plan, podrán ocupar la zona colindante al dominio público marítimo terrestre siempre que se justifique expresamente** la imposibilidad de crecimiento hacia el interior.

#### DIRECTRICES ESPECÍFICAS PARA LOS TERRENOS INCLUIDOS EN LAS ZONAS LITORALES DE PROTECCIÓN TERRITORIAL (P.T.)

En el artículo 16 de la Normativa del P.P.C.L.A., y en sus apartados 4. y 6., se indica literalmente lo siguiente:

- 4. Los municipios de Lepe, Cartaya, Moguer, Maníva, Estepona, Mijas, **Vélez-Málaga**, Torrox, Almuñecar, Motril, Gualchos, Lujar, Albuñol, Vera y Pulpí, **cuyo planeamiento urbanístico vigente supera ampliamente los parámetros de crecimiento establecidos en la norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, en la revisión del planeamiento que conforme a lo exigido por el artículo 3 del Decreto-Ley 5/2012, de 27 de noviembre deben llevar a cabo, priorizarán:**

- **La desclasificación de las zonas con pendientes medias superiores al 50%.**
- **Evitarán crecimientos aislados de los núcleos principales existentes.**
- **Favorecerán la conectividad del litoral con el interior, y**
- **Concentrarán los crecimientos en los núcleos de mayor dimensión, evitando la ocupación de las zonas colindantes al dominio público marítimo terrestre. [D]**
- 6. Los municipios de Lepe, Puerto Real, Vejer de la Frontera, Barbate, **Vélez Málaga**, Torrox, Almuñecar, Cuevas de Almanzora y Pulpí, **en los que se ubican sectores o ámbitos de suelo urbanizable afectados parcialmente por las zonas protegidas, deberán innovar su planeamiento general e incluir las zonas afectadas como suelo no urbanizable de especial protección o, en su caso, como sistema general de espacios libres. [D]**

#### RECOMENDACIONES A LA ORDENACIÓN URBANA MUNICIPAL

En el artículo 16 de la Normativa del P.P.C.L.A. se recomienda a los municipios afectados por el Plan, lo siguiente:

- **Se recomienda a los municipios de Lepe, Cartaya, Maníva, Estepona, Vélez-Málaga, Torrox, Roquetas de Mar y Pulpí, desclasificar los suelos colindantes con las zonas protegidas por este Plan y ubicados fuera del ámbito. (R)**
- **Se recomienda que el planeamiento de desarrollo de los sectores de suelo urbanizable no afectados por este Plan se adapte a los criterios establecidos en el artículo 10.2. (R)**
- **Se recomienda revisar la ordenación del planeamiento de desarrollo aprobado de los sectores de suelo urbanizable no afectados por este Plan, cuyos plazos de ejecución se hubieran incumplidos, con el fin de adaptarse a los criterios establecidos en el artículo 10.2. (R)**

En el caso de la revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga, estas recomendaciones deben valorarse en el contexto del modelo urbanístico que se proponga en la fase de AVANCE.

### 2.3.3.3 Medidas para la integración paisajística en el Litoral

#### Estudio de integración paisajística (N)

Los instrumentos de planeamiento general, deberán incorporar un estudio de integración paisajística de los "desarrollos urbanísticos" previstos en el ámbito del Plan (P.P.C.L.A.). El **estudio identificará y valorará los impactos potenciales que estas actuaciones pueden tener sobre el paisaje y en su percepción**, justificará las determinaciones adoptadas por el planeamiento para la incorporación de estos desarrollos y establecerán las condiciones que deben ser tenidas en cuenta para la ordenación pormenorizada de estos suelos. (N)

#### Instrumentos de planeamiento de desarrollo (P.P.O.)

En el caso de que no existan determinaciones concretas del P.G.O.U., los instrumentos de planeamiento de desarrollo que afecten a terrenos incluidos, en todo o en parte, en el ámbito del Plan (P.P.C.L.A.), **deberán justificar la ausencia de impacto paisajístico** como consecuencia de la ordenación establecida y las medidas adoptadas para la integración paisajística de las actuaciones previstas. (N)  
**Actuaciones de Interés Público en SNU (N)**

Las actuaciones en el Suelo No Urbanizable que sean autorizables conforme al P.P.C.L.A., **deberán incluir un estudio que identifique y valore los impactos potenciales que estas actuaciones pueden tener sobre el paisaje y en su percepción**, así como las medidas adoptadas para la integración de la actuación. Esta documentación formará parte del Proyecto de actuación o del Plan Especial correspondiente y se

incorporará, en su caso, al procedimiento de evaluación ambiental. (N)

#### Condiciones básicas para la integración paisajística: (D)

Se determinan como condiciones, las siguientes:

- a) La **adecuación a la morfología** y la topografía del lugar.
- b) El **mantenimiento de los elementos naturales o patrimoniales existentes** y su armonización con la ordenación propuesta.
- c) La **integración de la volumetría**, materiales y texturas en el marco territorial o en la trama urbana preexistente.
- d) La **no afectación visual a elementos significativos del paisaje**, tales como hitos, escarpes, líneas de cornisas u otros elementos singulares.

#### 2.3.3.4 Directrices para el Planeamiento Urbanístico General.

En el **artículo 10** de la Normativa del P.P.C.L.A. se especifican directrices que afectan directamente al Planeamiento Urbanístico general (P.G.O.U.) de los municipios, y que dado su rango de cumplimiento, deberá ser considerado especialmente en la revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga.

En este sentido, cabe destacar lo siguiente:

1. **El P.G.O.U. ordenará los suelos no incluidos en las zonas de protección y establecerá su régimen de usos**, conforme a lo dispuesto en la legislación urbanística, en coherencia con los objetivos de este Plan establecidos en el artículo 1 del P.P.C.L.A. (D).

2. **Se podrán incorporar al proceso urbanístico los suelos no incluidos en zonas de protección** siempre que se ajusten a los siguientes criterios: (D)

- a) **Deberán ser colindante al menos en un 30%** de su perímetro con suelos urbanos o urbanizables con ordenación pormenorizada.
- b) **No se podrán delimitar sectores** de suelo urbano consolidado o urbanizable en terrenos cuya pendiente media sea superior al 50% **ni podrán edificarse los suelos con pendientes superiores al 35%**, debiendo quedar justificadas estas circunstancias en el correspondiente instrumento de planeamiento.
- c) **Los terrenos incluidos en los primeros 200 metros** a partir del dominio público marítimo terrestre, se clasificarán como **suelo no urbanizable de especial protección o se destinarán a sistema de espacios libres**.
- d) **En la franja comprendida entre los 200 y 500 metros**, los terrenos pertenecientes a sectores que se clasifiquen como suelo urbano no consolidado o urbanizable se destinarán a espacios libres, infraestructuras urbanas, dotaciones o a uso hotelero.
- e) **La densidad de los nuevos sectores será como máximo la densidad media de los suelos contiguos clasificados como suelo urbano o urbanizable ordenado o sectorizado**, y la altura de la edificación no será en ningún caso superior a la altura media de los mismos. La edificabilidad máxima será la definida en el artículo 17.1 de la LOUA para los usos turísticos.
- f) Los **sistemas generales de espacios libres** se ubicarán, siempre que sea posible, colindantes con el dominio público marítimo terrestre o hidráulico, y facilitarán el acceso a la costa.
- g) Se **respetarán las zonas arboladas, y las zonas de interés natural** ubicadas en el interior de los sectores las cuales se calificarán como sistema general o local de espacios libres.

#### Suelos Urbanizables No Sectorizados

Se indica, con carácter de directriz, que la incorporación al proceso urbanístico de los **suelos urbanizables no sectorizados incluidos en la franja de los 500 metros**, no afectados por las zonas de protección del Plan, deberá respetar las condiciones establecidas en el apartado anterior, que prevalecerán sobre las del planeamiento urbanístico. (D)

#### Modificaciones al P.G.O.U. vigente

No podrán realizarse modificaciones del planeamiento general (P.G.O.U. vigente) ó de desarrollo de los sectores incluidos, en todo o en parte, en el ámbito del P.P.C.L.A. y no afectados por las zonas de protección, **que tengan por objeto incrementar la edificabilidad establecida**, o modificar la relación entre usos que suponga **un incremento del número de viviendas previstas**. (N)

#### Sistemas Generales (N)

Los suelos destinados en el P.G.O.U. vigente a sistema general deberán mantener su calificación y el uso previsto, ó bien modificar el mismo, siempre que su destino sea **sistema de espacios libres, dotaciones deportivas al aire libre**, u otras dotaciones vinculadas directamente a la playa. (N)

**Modificación de la zona de Dominio Público (D)**

En caso de reducción de la zona de dominio público marítimo terrestre, a que hace referencia el artículo 3.3 de la Normativa del P.P.C.L.A., el P.G.O.U. incorporará los terrenos entre el nuevo deslinde y el establecido en este Plan con la misma categoría de protección que los terrenos colindantes. Si fueran colindantes a suelos urbanos o urbanizables se incorporarán como sistema de espacios libres. [D]

**Para los municipios que deben adaptarse al POTA (R)**

En el artículo 10 de la Normativa del PPCL **se recomienda** a los municipios que deban adaptar su planeamiento general a los parámetros de crecimiento establecidos en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía o a los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional **que preserven del proceso urbanístico los suelos urbanizables incluidos en el ámbito de este Plan (P.P.C.L.A.)**, mediante su clasificación como Suelo No Urbanizable o su destino a Sistema General de Espacios Libres u otras dotaciones públicas.

En este caso, se encuentra el municipio de Vélez Málaga, que deberá valorar esta recomendación en el contexto del modelo urbanístico de la revisión del P.G.O.U./2.014.

**Régimen de las edificaciones existentes afectadas por las determinaciones del Plan (P.P.C.L.A.)**

Las construcciones, edificaciones e instalaciones existentes, que como consecuencia de la entrada en vigor del P.P.C.L.A. se encuentren en situación legal de "fuera de ordenación" conforme a lo dispuesto en el Decreto 2/2012, de 10 de enero, quedarán sujetas al régimen dispuesto en el mismo, y a las siguientes condiciones y limitaciones (N):

- a) **Mantendrán el uso** y podrán seguir desarrollando la actividad para la que fueron autorizadas y en las condiciones exigidas por dicha autorización, **sin que puedan llevarse a cabo obras de ampliación de las edificaciones o de la propia actividad, salvo las necesarias para su adecuación a la normativa sectorial** que les sea de aplicación, o las precisas para reducir su impacto ambiental o paisajístico.
- b) **Se podrá modificar el uso al que se destina siempre que sea conforme** con el régimen establecido por el Plan (P.P.C.L.A.) para las distintas categorías de protección.

Como directriz se indica que el planeamiento urbanístico establecerá un régimen específico para las edificaciones en situación legal de fuera de ordenación en función del grado de compatibilidad con la protección establecida en el Plan, sin que en ningún caso puedan alterarse las condiciones indicadas.

**MEMORIA ECONÓMICA DEL P.P.C.L.A.**

El Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía no desarrolla ninguna evaluación económica del coste de implantación del Plan, incluyendo únicamente un documento que dice literalmente lo siguiente:

*"Dado el carácter de instrumento de protección, el Plan no contiene propuestas de actuación evaluables económicamente, ni por tanto plazos de ejecución y orden de prioridades".*

En este sentido, se considera que las determinaciones afectan únicamente a los Planes de Ordenación del Territorio, de ámbito subregional, que afectan al espacio litoral, ya aprobados en el caso de la provincia de Málaga en esta fecha, y a los planes de ordenación urbanística general de los municipios costeros incluidos en el ámbito del P.P.C.L.A.

No obstante lo anterior, tampoco se plantea ninguna inversión pública que permita, al menos, una adaptación del planeamiento territorial y urbanístico a corto plazo, en un contexto de colaboración entre la Comunidad Autónoma y los Municipios litorales.

**CAP\_ 4. EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL****2.4.1 EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA / 1996 VIGENTE. ADAPTACIÓN PARCIAL A LA LOUA DEL PGOU (2.010)****2.4.1.1 El Modelo urbano y territorial propuesto por el vigente P.G.O.U. / 96**

La descripción que la misma memoria del P.G.O.U./96 realiza de la conformación del asentamiento primitivo de Vélez-Málaga y Torre del Mar, hacen posible desde entonces la identificación de dos sistemas: las estribaciones de Sierra Tejeda y Almijara y, por otro lado, la vega. En la confluencia de estos dos sistemas se instala el núcleo de Vélez-Málaga como tal, y en relación con la costa y los regadíos de la vega se sitúa Torre del Mar. Dicho emplazamiento territorial permiten al núcleo de Vélez el ejercicio de las funciones de intercambio y complementariedad entre los sistemas enumerados y, en último término, ejercer la función de

capitalidad de toda la Axarquía, que ha venido desarrollando desde el mismo momento fundacional.

Desde siempre ha sido pues, la cabecera de una comarca agreste, dulcificada por sus vegas y el cordón litoral, siendo una etapa en el camino natural entre Málaga y Granada. No obstante, se significa el relativo privilegio de ser un alto en el camino entre Málaga y Granada, "relativo" porque esas buenas comunicaciones costeras con Málaga no le permitieron ejercer de cabecera de comarca con la rotundidad y propiedad de otros núcleos, dada su subordinación metropolitana a la capital de la provincia.

La historia originaria de Vélez es la historia de su agricultura en una secuencia lineal, sólo truncada y reconvertida parcialmente en los años 60, con la quiebra de la agricultura tradicional, el auge económico del país de entonces y la presión demográfica derivada de la incorporación de la costa oriental al desarrollo turístico del litoral mediterráneo.

Así la historia de Vélez se escribe desde el auge y caída de la seda, del moral, de la pasa, de los higos, de la vid y de la caña de azúcar. Esta especialización consecutiva en monocultivos y la dependencia exterior, no permitió el desarrollo de una mentalidad mercantil o empresarial, lo que hubiera permitido la diversificación de los productos, introducción de nuevas técnicas de cultivo y comercialización. (La seda estaba comercializada por los genoveses, la vid se exportaba por el puerto de Málaga y la azucarera Larios fue un caso de colonización empresarial que eliminó al pequeño o mediano cultivador de caña).

En efecto, a partir de los años 60, se quebró el modelo de producción agrícola tradicional, desaparece totalmente la vid y se reconoce la crisis del sistema de producción de la caña de azúcar. Al mismo tiempo, se inicia el desarrollo turístico del litoral oriental con la ocupación extensiva al oeste del río Vélez mediante urbanizaciones residenciales, y la intensiva de Torre del Mar y Caleta, con un proceso de concentración de la población, ininterrumpido y creciente, en los núcleos principales del término municipal.

Aparece, entonces el sector terciario y turismo como el agente tandem más dinámico de la economía veleña. Y se observan, también por el horizonte, los primeros atisbos del conflicto turismo-agricultura, apenas paliado por el descubrimiento de la excelente aptitud del regadío veleño para el cultivo de productos subtropicales.

Las Normas Subsidiarias de 1.983 anteriores al P.G.O.U. del 96, apostaron por una diversificación de la actividad productiva mediante la calificación de amplias zonas industriales, que ha quedado relativamente frustrada en su continuidad planificadora (Normas-P.G.O.U.).

De hecho, en un corto espacio de tiempo surgieron tendencias determinadas y nuevos subsectores económicos, que encontraron serias limitaciones infraestructurales para su desarrollo, por cuanto al agua se refiere.

Por otro lado, ya se dibujaba entonces, la incertidumbre sobre los distintos ámbitos conformadores del territorio veleño, respecto de la repercusión de la "nueva" red viaria integrada por la autovía, variante de la N-340 y arco intraprovincial. Todo ello, propicia para el municipio una nueva realidad territorial que vertebraba las relaciones de los usos posibles con las distintas realidades exógenas.

Ya entonces se formalizaba un binomio turismo-agricultura, pero también una perspectiva industrial y de servicios. Es en el equilibrio de todos ellos donde será posible apostar por el ejercicio resuelto de una capitalidad por recalificar y reforzar. Ello significa, ser lugar de destino y no sólo de tránsito, ser centro recolector y distribuidor de unos recursos (los de la costa y los de la Axarquía).

El panorama de la ocupación del suelo del municipio por usos industriales, demostró en relación con el análisis de este tipo de suelo derivado de las Normas de 1.983, una falta de dinamismo de la actividad industrial, donde el 80% de los suelos tramitados en uso industrial se encontraban sin desarrollar. Es por ello, que la clave del debate de los suelos industriales propuestos por el PGOU/96 se sustentaban, no tanto, en el desarrollo de los suelos precedentes de las Normas sino en las nuevas posibilidades abiertas ciertamente por las nuevas infraestructuras viarias.

Así se determinaron una serie de objetivos y criterios generales de intervención plasmados en el PGOU/96 donde se reconocían los potenciales del ámbito territorial de Vélez Málaga, como una primera declaración de principios donde se pretendía conseguir una mayor ejercicio del papel de capital de la Axarquía y del litoral oriental de la provincia.

Ese carácter de capitalidad ya se entendía entonces como centro de desarrollo regional intermedio, lo que suponía a priori dar cobertura a la posibilidad de asumir plenamente las funciones de aglutinación y distribución de recursos y servicios diversificados. Aprovechando la nueva red de comunicaciones, se pretendió dinamizar todos sus sectores productivos: agricultura, pesca, industria, turismo y servicios, poniendo especial énfasis en los dos preponderantes que se reconocieron como la agricultura y el turismo.

Ya entonces se reconocía la necesidad de desarrollo máximo de las posibilidades acuíferas enfocadas a la potenciación del cultivo subtropical. Así como, pretendía aplicar un enfoque autónomo y diversificado de la oferta turística haciéndola más competitiva y menos dependiente.

En este último punto se incorporaba por el P.G.O.U./96 una apuesta de marcada entidad turística como fue el Aeroclub, considerándolo entonces como posible locomotora de otros sectores productivos y formalizador del mercado objetivo de capital comarcal.

Se reconocía un territorio, por otro lado, donde el proceso de ocupación urbano se perfilaba en el continuo urbano entre Vélez-Torre-Caleta, donde más arriba de ello aparecía el suelo de secano irremediablemente asociado a su topografía.

De esta forma se centraba el PGOU/96 en la organización territorial de este ámbito polinuclear, con la idea de integrarlo todo en una sola estructura, sin perder su identidad diferencial.

Con ello, también se reconocía y potenciaba las funciones dominantes de cada uno de estos núcleos de la ciudad compacta, donde Vélez seguía apareciendo y reforzando su identidad como referente histórico, cultural y administrativo, origen y destino de todas las relaciones comarcales.

Torre del Mar, sin embargo, se reconocía como la ciudad moderna, centro aglutinador y referente de los equipamientos y servicios turísticos del municipio.

Y Caleta como centro de gravedad de una posible residencia turística extensiva, apoyada en su puerto deportivo (turístico)-pesquero.

Así la integración territorial de estos núcleos descansaba sobre una viario que los relaciona de manera potente y con gran función ordenadora.

Aun así también había una apuesta bipolar de responder a dichos núcleos de manera individualizada, como antes se apuntaba. Así, en Vélez, se pretendía responder a la necesidad de un esclarecimiento en los accesos al "centro histórico", valoración del patrimonio arquitectónico y ambiental y dotación de actividades propias de su centralidad. Desde la óptica de la composición urbana, no obstante, se consideraba necesaria la respuesta urbana en los bordes de la ciudad, posibilitando su transformación y configuración de fachada, proponiendo la clasificación de suelos urbanizables a tal fin.

En Torre del Mar, se pretendía consolidar como centro de servicios y residencial-turístico del litoral oriental de la provincia, mediante una ordenación basada en el paseo marítimo y el cierre de su fachada por el oeste hacia el río Vélez (mediante el SUP.T-12), junto con operaciones como la recuperación de la Antigua Azucarera y del baluarte de la Torre del Mar.

Y con respecto a Caleta, se configuraba como un centro de gravedad turístico apoyado en su puerto y en las urbanizaciones preexistentes como Caleta del Sol y Trayamar, apostando entonces por la configuración de un nuevo sector turístico-residencial con un campo de Golf: Baviera.

Su puerto tenía en el 96 y sigue ahora en el mismo estado una ampliación prevista por la Junta de Andalucía para incremento sustancial del número de atraques, así como de una reordenación de Usos del mismo.

El Paseo Marítimo de Torre del Mar se continuaba hasta el Puerto de la Caleta, configurando así una fachada litoral en continuidad.

Por otro lado, ya se reconocían dos realidades litorales diversas, una hacia Nerja y otra hacia el Rincón de la Victoria. La franja oeste ya contenía gran número de urbanizaciones originariamente de segunda residencia, con serios déficits infraestructurales a los que el PGOU/96 pretendió dar respuesta. La dependencia de acceso de la N-340, determinaba su intenso uso y peligrosidad, tanto en recorridos y tránsitos locales como de largo recorrido. El PGOU/96 pretendía encontrar alternativas de recorridos interiores que descargara de tránsitos locales la N-340 y que vertebraran urbanísticamente la cornisa. Así este tramo litoral se abordaba con distintos elementos: el paseo (N-340) más urbano, como elemento unitario; los valles identificables como unidades geográficas; cerros, canteras y torres como hitos; núcleos o urbanizaciones como Chilches (costa), Benjarafe y Almayate.

No obstante, ese continuo urbano deslavazado se pretendía atender desde la dotación a cada tramo de elementos de significación e identificadores, aportando una unitaria calidad a toda la franja costera. De esta forma se identificaba la costa de Chilches, Benjarafe, Valle Niza y Almayate como sectores identificables, poniéndolos en valor cada uno de ellos desde la perspectiva de la calidad diversa de sus playas, equipamientos y todos aquellos elementos de su geografía que el proceso de colonización aún no hubiera destruido. Se pretendía dotar a todos ellos de autonomía suficiente y primaria que evitara traslados innecesarios hacia Málaga o Vélez y Torre del Mar. En términos de clasificación de suelos los intersticios entre las urbanizaciones litorales existentes se decidió considerarlos urbanizables, con el objeto de propiciar las conexiones viarias mínimas entre dichas urbanizaciones, siendo las urbanizaciones deficitarias en distinto grado, consideradas unidades de ejecución a los efectos de mejorar sus infraestructuras y obtener las dotaciones y espacios verdes públicos, en su caso.

Por otro lado, en la zona oriental y costera del municipio, entre Algarrobo y Torrox, se encuentran Mezquitilla y Lagos donde se reconoció una realidad mucho más endógena y una relación de referencia mayor hacia los municipios colindantes que al propio.

Y, por último, no hay que olvidar la realidad interior del territorio, donde existía la oportunidad para el posible desarrollo del turismo rural, de apostar por reevaluar un paisaje de montaña, con una tupida red de caminos agrícolas y vías pecuarias que permiten el acceso a prácticamente todas las zonas del territorio.

El P.G.O.U./96, entre sus estrategias, contaba con una regulación del suelo no urbanizable muy restrictiva en cuanto a la protección global en regadío, donde sólo se permitían usos en concordancia con el carácter dominante de la explotación agraria.

Finalmente se propusieron sintéticamente:

NÚCLEO		Suelos en UNIDADES DE EJECUCIÓN	Suelos en SECTORES urbanizables programados		Suelos en ÁMBITOS urbanizables no programados
			R.T.	NUEVOS	
VÉLEZ-MÁLAGA	NÚMERO	43	8	11	3
	SUPERFICIE	1.248.024	1.037.561	1.543.346	1.228.280
TORRE DEL MAR	NÚMERO	13	7	6	3
	SUPERFICIE	389.480	906.902	918.745	452.600
CALETA	NÚMERO	6	3	2	1
	SUPERFICIE	494.710	619.930	530.172	62.715
<b>SUBTOTAL</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>62</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>7</b>
	<b>SUPERFICIE</b>	<b>2.132.214</b>	<b>2.564.393</b>	<b>2.992.263</b>	<b>1.743.595</b>
CHILCHES COSTA	NÚMERO	5	3	1	-
	SUPERFICIE	434.803	661.575	220.116	-
BENAJARAFE	NÚMERO	20	3	6	3
	SUPERFICIE	1.944.737	303.769	881.423	392.489
ALMAYATE	NÚMERO	19	-	7	5
	SUPERFICIE	505.927	-	985.941	1.421.062
<b>SUBTOTAL</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>44</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>8</b>
	<b>SUPERFICIE</b>	<b>2.885.467</b>	<b>965.344</b>	<b>2.087.480</b>	<b>1.813.551</b>
LAGOS-MEZQUITILLA	NÚMERO	7	2	2	2
	SUPERFICIE	206.056	175.908	262.740	423.300
<b>SUBTOTAL</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
	<b>SUPERFICIE</b>	<b>206.056</b>	<b>175.908</b>	<b>262.740</b>	<b>423.300</b>
TRAPICHE	NÚMERO	2	-	1	3
	SUPERFICIE	24.240	-	371.311	997.372
TRIANA	NÚMERO	4	-	1	-
	SUPERFICIE	39.760	-	59.720	-
LOS PUERTAS	NÚMERO	6	-	1	-
	SUPERFICIE	40.288	-	48.200	-
CAJÍZ	NÚMERO	2	-	-	-
	SUPERFICIE	36.110	-	-	-
LOS ÍBEROS	NÚMERO	1	-	-	-
	SUPERFICIE	21.720	-	-	-
CHILCHES	NÚMERO	5	-	2	1
	SUPERFICIE	143.112	-	171.240	109.400
<b>SUBTOTAL</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>20</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
	<b>SUPERFICIE</b>	<b>305.230</b>	<b>-</b>	<b>650.471</b>	<b>1.106.772</b>
<b>TOTAL</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>133</b>	<b>26</b>	<b>40</b>	<b>21</b>
	<b>SUPERFICIE</b>	<b>5.528.967</b>	<b>3.705.645</b>	<b>5.992.954</b>	<b>5.087.218</b>

De los datos aportados anteriormente, que corresponden a las unidades de ejecución, sectores y ámbitos, en suelo urbano y urbanizable se concluye que en el modelo de crecimiento del P.G.O.U./96 se apostaba por:

- un **crecimiento programado del 74,95%**, del que el 50,49% se preveía en la ciudad compacta (Vélez-Torre-Caletá), el 39% lo hacía en la costa occidental (Chilches Costa-Benajárafe-Almayate), la cual ya se encontraba parcialmente urbanizada producto del proceso paulatino de implantación de urbanizaciones fundamentalmente de segunda residencia consolidada por las Normas Subsidiarias anteriores de 1.983; y quedaba un mínimo crecimiento programado para la costa oriental (4,23% Lagos-Mezquitilla) y para los núcleos diseminados interiores del municipio (6,28% Trapiche-Triana-Los Puertos-Cajíz-Los Íberos-Chilches pueblo). Todo ello, suponía una verdadera apuesta de cierre de la ciudad compacta y una consolidación del proceso de ocupación del litoral occidental del término municipal.

- un **suelo no programado del 25,04%**, lo que proponía una implantación de modelo con mucha libertad de implementación del suelo ya programado anticipadamente por el P.G.O.U./96. No obstante, la gran cantidad de suelo previsto en S.U.N.P., se realizaba con una distribución del 34,27% en la ciudad compacta, 35,65% en la costa occidental, 8,32% en la costa oriental y un 21,76% en el interior; todo ello suponía una apuesta equivalente en ciudad compacta, interior y costa occidental.

En el grado de consecución de todo lo previsto tanto en el P.G.O.U./96 como en sus modificaciones puntuales posteriores, podremos observar el resultado de la puesta en marcha del modelo dispuesto y planificado.

## 2.4.2 EVALUACIÓN CUANTITATIVA Y ESPACIAL DEL MODELO URBANO DEL P.G.O.U./96.

### 2.4.2.1 El Expediente de Adaptación Parcial a la LOUA del PGOU/96 como documento de referencia.

En aplicación del Decreto 11/2.008, de 22 de enero de la C.O.P.T., consecuencia del Pacto por la Vivienda en Andalucía (13/12/2.007), y con la finalidad, entre otras, de contribuir a una adecuada adaptación de los planes a la legislación urbanística de la L.O.U.A. (2002), así como poner suelo urbanizado en el mercado con destino preferente a la construcción de viviendas protegidas, el municipio de Vélez Málaga al igual que otros municipios andaluces, elaboró una Adaptación Parcial a la LOUA 7/2002 del PGOU/96, cuya aprobación definitiva se publicó en el **B.O.P. (11/03/2.010)**.

Este documento actualiza el P.G.O.U./96 vigente en los aspectos definidos por el citado decreto, e incluye la evolución del planeamiento desde 1996, adaptando la regulación para el desarrollo del suelo urbanizable sectorizado y no sectorizado.

El expediente de Adaptación Parcial adapta también el **Programa de Actuación**, indicándose literalmente en el punto 1. "Concepto" del programa, lo siguiente:

*El artículo 3 del Decreto 11/2008 determina el contenido que deberá tener la adaptación parcial de los PGOU a la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA). Entre dicho contenido se encuentra la necesaria inclusión en el mismo de las previsiones generales de programación y gestión de los elementos o determinaciones de la ordenación estructural; para ello se procede a la adaptación del texto del PGOU/96, recogiendo la gestión ya realizada de los sistemas generales y locales y determinando la programación para la obtención y gestión futura de aquellos elementos de la ordenación estructural del municipio que no haya podido concluirse a la fecha.*

En el Capítulo IV "Suelo Urbanizable", y en su punto 1). "Suelo Urbanizable Sectorizado y Ordenado", se indica literalmente que los Suelos Urbanizables Sectorizados se dividen en dos cuatrienios calculándose el aprovechamiento medio sobre cada uno de ellos y adscribiendo los sistemas generales que correspondan en cada caso (art. 10 de la LOUA).

Asimismo se indica lo siguiente:

*El planeamiento de desarrollo que se tramite sobre los S.U.S. o posibles Expedientes de Adaptación de los S.U.O. contendrán, a su vez, un Plan de Etapas para la ejecución de las determinaciones del mismo, en el que incluirá la fijación de los plazos para dar cumplimiento a los deberes de cesión, equidistribución y urbanización en las unidades de ejecución que comprenda el sector; así como el de solicitar licencia de edificación una vez adquirido el derecho al aprovechamiento urbanístico.*

En el punto 2. "Suelo Urbanizable No Sectorizado", se indica lo siguiente:

Este tipo de suelo tiene el triple carácter de:

1) Reserva de suelo para cuando se agote el urbanizable sectorizado; 2) de previsión que posibilite la producción en cualquier momento de algún tipo de desarrollo necesario, como industrial (al norte de Vélez-Málaga ) turístico (Urb. Jardín de Almayate, Torre de las Atalayas en el núcleo de Trapiche, etc.); 3) y de formación de reserva de patrimonio municipal (sin perjuicio de que puedan delimitarse áreas de reserva en otro tipo de suelos conforme a la LOUA).

Por último, con respecto a las Áreas de Reparto del Suelo Urbanizable Sectorizado, previstas en el PGOU/96, debe considerarse que la Adaptación Parcial indica lo siguiente:

...se han mantenido las áreas de reparto previstas en el PGOU/96. Así, se disponía un área de reparto, compuesta por el primer cuatrienio del suelo urbanizable programado y otro área del segundo cuatrienio.

...Se integran ahora en estas áreas sectores que pertenecen al suelo urbanizable, pero en unos casos al sectorizado y en otros al ordenado, no habiendo procedido a extraer de las mismas los S.U.O., dado que en ese caso variarían las condiciones del aprovechamiento medio del área de reparto correspondiente.

La relación de sectores de suelos urbanizables sectorizados en los dos primeros cuatrienios del P.G.O.U./96 se indican en los siguientes cuadros de datos característicos:

#### AREA DE REPARTO. 1 (Suelo Urbanizable 1º Cuatrienio P.G.O.U./96)

Identificación sector	Denominación	Uso global	Densidad Vdas/ha	Edificabilidad m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> s
SUS.CH-1	Buena Vista	RESIDENCIAL	35	0,55
SUS.CH-2	Nuevo acceso	RESIDENCIAL	20	0,30
SUO.B-4	Río Adelfas II	RESIDENCIAL	20	0,26
SUS.B-8	Torremoya II	RESIDENCIAL	20	0,25
SUO.B-9	Benajamar	RESIDENCIAL	20	0,25
SUS.P-1	Industrial	INDUSTRIAL		0,82
SUS.A-4	Cerro el Grajo	RESIDENCIAL	40	0,55
SUO.A-5	Industrial	INDUSTRIAL		0,82
SUO.A-6	Oeste Casco	RESIDENCIAL	38	0,50
SUO.A-7	Las Canteras	RESIDENCIAL	20	0,30
SUO.T-1	Cortijo Giner	RESIDENCIAL	20	0,30
SUO.T.7	Camino de Sevilla	RESIDENCIAL	64	0,87
SUS.T-11	La Culebra	RESIDENCIAL	50	0,65
SUO.T-12	Ensanche Oeste	RESIDENCIAL	50	0,65
SUO.C-2	Finca Baviera	RESIDENCIAL	20	0,23
SUO.C-5	Oeste Casco	RESIDENCIAL	35	0,50
SUS.L-2	Lagomar	RESIDENCIAL	24	0,34
SUO.L-3	Loma Juanelo I	RESIDENCIAL	20	0,25
SUS.TRA-1	Aeropuerto	RESIDENCIAL	10	0,14
SUS.VM-3	Carretera de Loja	RESIDENCIAL	30	0,55
SUS.VM-4	Pozos Dulces	RESIDENCIAL	35	0,55
SUO.VM-6	La Fortaleza	RESIDENCIAL	35	0,50
SUO.VM-7	Ensanche I	RESIDENCIAL	60	0,70
SUO.VM-8	Ensanche II	RESIDENCIAL	50	0,70
SUO.VM-10	Carretera Arenas	RESIDENCIAL	35	0,55
SUO.VM-I.3	Finca Zamorano	INDUSTRIAL		0,75

Aprovechamiento Medio del Área de Reparto:

**0,4855 uuaa/m<sup>2</sup>s**

Superficie de suelo sectores 1º Cuatrienio:

4.214.558 m<sup>2</sup>s

Superficie Sistemas Generales adscritos:

432.416 m<sup>2</sup>s

**AREA DE REPARTO. 2** (Suelo Urbanizable 2º Cuatrienio P.G.O.U./96)

Identificación sector	Denominación	Uso global	Densidad Vdas/ha	Edificabilidad m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> s
SUS.CH-5	Puerta de Hierro II	RESIDENCIAL	20	0,25
SUS.B-3	Río Adelfa III	RESIDENCIAL	20	0,25
SUS.B-7	Torremoya I	RESIDENCIAL	20	0,25
SUS.B-10	Las Cucas	RESIDENCIAL	15	0,20
SUO.A-1	El Truche	RESIDENCIAL	15	0,20
SUS.A-2	Arroyo el Cabo	RESIDENCIAL	20	0,25
SUS.A-3	El Pinto	RESIDENCIAL	20	0,25
SUS.T-3	Casa Fuerte	RESIDENCIAL	35	0,50
SUO.T-10	Alto la Barranca	RESIDENCIAL	20	0,25
SUS.TRI-1	Barranco Moneda	RESIDENCIAL	40	0,65
SUS.VM-9	Ensanche III	RESIDENCIAL	35	0,45
SUO.VM-13	Camino Torrox I	RESIDENCIAL	20	0,28
SUO.VM-17	Camino Higueral	INDUSTRIAL		0,75
SUS.VM-18	Camino Torrox I	IND-RESID	20	0,27

Aprovechamiento Medio del Área de Reparto:	<b>0,1944 uuaa/m<sup>2</sup>s</b>
Superficie de suelo sectores 2º Cuatrienio:	1.817.414 m <sup>2</sup> s
Superficie Sistemas Generales adscritos:	185.092 m <sup>2</sup> s

Estos cuadros, si bien con la expresión de su uso global, la densidad de los suelos residenciales, incluidos los que se localizan en el espacio litoral del término, así como el índice de edificabilidad de cada sector, y el aprovechamiento medio tan diferenciado (0,4855 y 0,1944) para cada cuatrienio, se expresa un escenario un tanto discrecional entre unos sectores y otros, que posteriormente se ha visto reflejado en la difícil obtención de los sistemas generales adscritos, que como es fácil comprobar especialmente en el 2º cuatrienio se localizan muy alejados del conjunto de sectores donde deben realizarse las compensaciones urbanísticas.

#### 2.4.2.2 La identificación territorial del modelo urbano del P.G.O.U./96: sectores urbanizables sectorizados y no sectorizados.

En el presente documento con referencia al análisis del nivel de programación, ordenación pormenorizada y ejecución de los suelos clasificados como sectores urbanizables sectorizados y no sectorizados, en su caso, se trata de identificar el proceso de ampliación de la huella urbana que se ha producido desde el año 1996 en el municipio de Vélez Málaga.

No se trata únicamente de indicar los suelos que se han ordenado mediante el correspondiente Plan Parcial de Ordenación (P.P.O.), y si sobre estos sectores se ha producido una transformación jurídica del suelo mediante su correspondiente Proyecto de Reparcelación, sino especialmente se considera necesario identificar las piezas de extensión de los distintos núcleos urbanos que, o bien no se han ejecutado o bien no han concluido su ordenación, ya que tienen aún su Plan Parcial en tramitación, o se encuentran pendientes de una programación derivada de algún Plan de Sectorización (P.S.).

Este análisis del estado actual del vigente PGOU/96 permite definir el campo de juego de la revisión, con respecto a los procesos de extensión urbana, ya que esto supone para cada ámbito de suelo urbanizable, con algún tipo de tramitación para su ordenación, que debe valorarse su incorporación o no al nuevo modelo urbano-territorial que se deriva de la aplicación de la Norma 45 (P.O.T.A.), ya que el cumplimiento de **los límites poblacional (nº nuevas viviendas) y superficial de la extensión urbana, son determinaciones primarias que condicionan la definición del modelo urbano revisado.**

En este sentido, parece necesario apreciar esta evolución urbana a través de cada una de las entidades territoriales en las que se ha dividido el modelo urbano del PGOU/96, y ello con objeto de verificar las tendencias existentes así como la localización de los usos globales (especialmente residencial e industrial).

Se identifica el triángulo central de la formación periurbana, ya reconocido por el PGOU/96 como la Ciudad Compacta, diríamos que en formación, se divide el espacio litoral en dos (Oeste) desde el río Vélez, y (Este) en el tramo del municipio de Mezquitilla y Lagos. Por último, se identifica como Interior aquellos pequeños núcleos urbanos externos a la costa, que provienen de los asentamientos rurales de pequeña población ligada a las actividades agrícolas. Únicamente se incluye en este ámbito la iniciativa del sector urbanizable JUVIGOLF, situado al Norte de Chilches, al tratarse de una actuación externa al espacio litoral y singular con respecto a su identificación por su función de oferta turística.

Atendemos pues a las siguientes entidades, que se caracterizan porque incluyen en dichos ámbitos los núcleos urbanos siguientes:

LITORAL OESTE: Almayate, Benjarafe y Chilches.

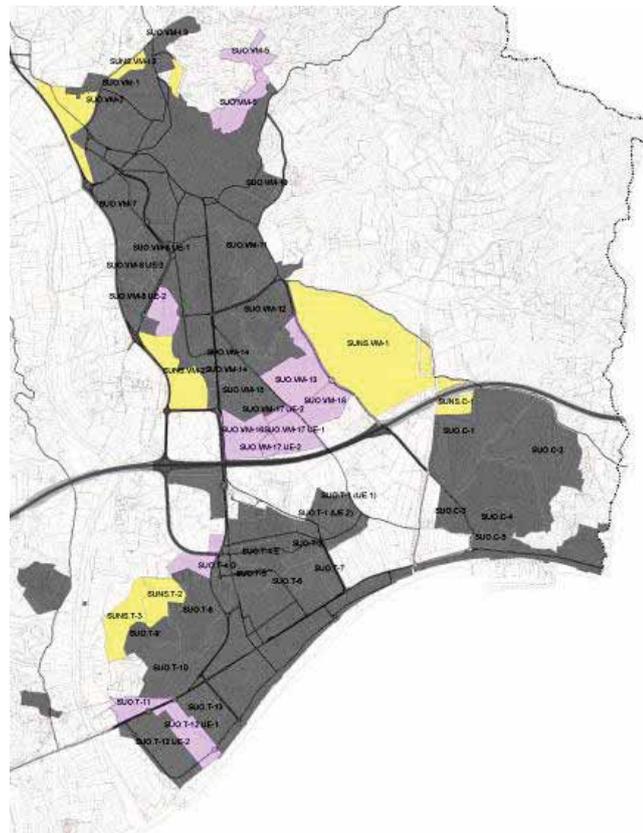
CIUDAD COMPACTA: Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez.

LITORAL ESTE: Mezquitilla y Lagos.

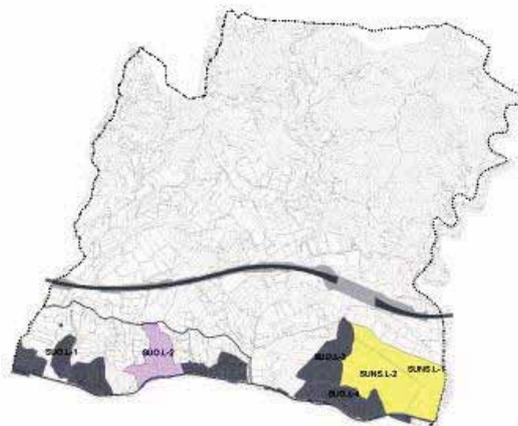
INTERIOR: Trapiche, Triana, Los Íberos Los Puertas, Cajiz y Aldeas



**Litoral Oeste:** Almayate, Benjarafe y Chilches



**Ciudad compacta:** Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez  
 color gris: ciudad existente; color lila: suelo urbanizable sectorizado



Litoral Este: Mezquitilla y Lagos

**2.4.2.3 Suelo Urbano no Consolidado (S.U.N.C.)**

El **suelo urbano no consolidado del P.G.O.U./96**, se conformó por las 133 unidades de ejecución distribuidas en los distintos núcleos, habiendo realizado una diferenciación en cinco tipos, en función de:

- por un lado, el sistema de actuación elegido para su desarrollo. (tipos 2,3,4: compensación, cooperación y expropiación)
- por otro lado, el grado de consolidación de las mismas. (tipos 1 y 5)

En su mayoría, este suelo urbano no consolidado, a través de sus unidades de ejecución, se ordenaba o completaba su ordenación a través de Planes Especiales de Reforma Interior y Estudios de Detalle.

Aparte se encontraban previstos Planes Especiales de Mejora del Medio Urbano y Planes Especiales Sectoriales.

Ya en el Expediente de Adaptación a la L.O.U.A. del P.G.O.U./96 se realizó una enumeración exhaustiva de las Unidades de Ejecución del Suelo Urbano no consolidado, llegándose incluso a recoger las divisiones poligonales producidas en ellas desde 1.996 a 2.009. (totalizadas 140 U.E.)

De esta forma, las áreas de reparto que conforman el suelo urbano no consolidado del PGOU/96, sometido a **Unidades de Ejecución**, son:

NÚCLEO	DENOMINACIÓN ÁREA DE REPARTO	SUPERFICIE M <sup>2</sup>	APROVECHAMIENTO MEDIO UU.AA/M <sup>2</sup> S
VÉLEZ-MÁLAGA	AI	865.431	A <sub>MEDIO</sub> = A <sub>OBJETIVO</sub>
	AII	154.128	A <sub>MEDIO</sub> = 0,6943
	AIII	149.432	A <sub>MEDIO</sub> = 1,2444
TORRE DEL MAR	BI	303.490	A <sub>MEDIO</sub> = A <sub>OBJETIVO</sub>
	BII	39.600	A <sub>MEDIO</sub> = 1,1453
	BIII	46.390	A <sub>MEDIO</sub> = 0,9994
CALETA	CI	581.326	A <sub>MEDIO</sub> = A <sub>OBJETIVO</sub>
	CII	120.393	A <sub>MEDIO</sub> = 0,5255
CHILCHES-BENAJARAFE-ALMAYATE	DI	1.773.089	A <sub>MEDIO</sub> = A <sub>OBJETIVO</sub>
	DII	192.369	A <sub>MEDIO</sub> = 0,3735
PUERTAS-ÍBEROS-TRIANA-CAJÍZ-TRAPICHE	EI	71.953	A <sub>MEDIO</sub> = A <sub>OBJETIVO</sub>
	EII	91.338	A <sub>MEDIO</sub> = 0,5585
<b>TOTAL</b>		<b>4.085.449</b>	

#### 2.4.2.4 Suelo Urbanizable Sectorizado (antes programado) del PGOU/96. (S.U.S. y S.U.S. (R.T))

El Suelo Urbanizable Programado del P.G.O.U./96, actualmente y tras el Expediente de Adaptación a la L.O.U.A. de dicho P.G.O.U./96, renombrado a Suelo Urbanizable Sectorizado, lo compusieron 26 sectores en régimen transitorio, provenientes de las Normas Subsidiarias de 1.983, y 40 sectores de propuesta nueva en el seno del modelo propuesto por el P.G.O.U./96.

Los sectores provenientes de las NN.SS/83 y denominados por el P.G.O.U./96 como SUP (RT), comportaban una superficie de **3.705.645 m<sup>2</sup>**, y precisaron muchos de ellos adaptaciones de planeamiento al P.G.O.U./96.

Estos sectores nuevos, se programaban en dos cuatrienios y se distribuían en dos áreas de reparto (ya reproducidas en el punto 2.4.2.1. de este mismo capítulo, con aprovechamientos medios significativamente diferentes (AR1= 0,4855 y AR2= 0,1944).

DENOMINACIÓN ÁREA DE REPARTO	SUPERFICIE M <sup>2</sup>	APROVECHAMIENTO MEDIO UU.AA/M <sup>2</sup> S
AR1	4.214.558	A <sub>MEDIO</sub> = 0,4855
AR2	1.817.414	A <sub>MEDIO</sub> = 0,1944
<b>TOTAL</b>	<b>6.031.972</b>	

#### 2.4.2.5 Suelo Urbanizable No Sectorizado (antes no programado) del PGOU/96. (S.U.N.S.)

El Suelo Urbanizable No Sectorizado (antes no programado), tuvo un carácter triple en el PGOU/96:

- El de reserva de suelo para cuando se agotara el suelo urbanizable programado por el PGOU/96
- previsión que posibilitase en cualquier momento algún tipo de desarrollo necesario como industrial (al norte de Vélez-Málaga) turístico (urb. Jardín de Almayate, Torre de las Atalayas en el núcleo de El Trapiche, etc...)
- de formación de reserva de patrimonio municipal de suelo

Con estos propósitos el P.G.O.U./96 delimitó una serie de ámbitos de S.U.N.S. sobre los que señaló usos incompatibles y estructura general, y algunos de ellos fueron integrándose en los suelos urbanizables sectorizados e incluso ordenados del panorama actual, a lo largo del desarrollo de todos estos años. A ellos se añadieron otros que a través de innovaciones al PGOU/96 fueron incorporándose a las estrategias de crecimiento del municipio (Juvigolf etc...)

En función de los usos establecidos para los ámbitos de SUNS éste se dividía en tipos (tres) y además, como en el caso de los SUS, se controlaba la proporción de usos compatibles respecto a los dominantes, en función de la ordenación detallada propuesta por los PPO.

Los tres tipos globales propuestos fueron el residencial, industrial y comercial, incorporándose en el residencial una subdivisión en cuatro tipos (I, II, III y IV) en función del grado de interrelación de las tipologías edificatorias posibles; así el subtipo I y II tendrían un desarrollo mayoritariamente unifamiliar, el tipo III tenía un carácter mixto unifamiliar-plurifamiliar y el IV proponía una implantación fundamentalmente plurifamiliar.

TIPO	EDIFICABILIDAD	DENSIDAD	USO DOMINANTE
RESIDENCIAL TIPO I	≤ 0,2	15	VIVIENDA
RESIDENCIAL TIPO II	0,2 - 0,25	20	VIVIENDA
RESIDENCIAL TIPO III	0,25 – 0,45	35	VIVIENDA
RESIDENCIAL TIPO IV	0,45 – 0,65	50	VIVIENDA
COMERCIAL	≤ 0,6		COMERCIAL
INDUSTRIAL	≤ 0,8		INDUSTRIAL

Se determinaron en el P.G.O.U./96 y en sus posteriores innovaciones los siguientes ámbitos de SUNS, sin actividad ni tramitación los primeros, y en tramitación los segundos:

Identificación	Denominación	Superficie SUELO (m2s)	USO GLOBAL
<b>SUNS.VM-1 Zona Norte</b>	CAMINO DE ALGARROBO	778.083	RESIDENCIAL
<b>SUNS.VM-2</b>	LA VEGA	192.051,17	RESIDENCIAL
<b>SUNS.VM-I.2</b>	ARROYO CAMPIÑUELA	34.881,61	INDUSTRIAL
<b>SUNS.T-1</b>	LA BARRANCA	76.220,44	INDUSTRIAL
	<b>Subtotal</b>	<b>1.081.236,22</b>	
<b>SUNS.B-2</b>	CORTIJO PEDROFINA	166.685,93	RESIDENCIAL
<b>SUNS.B-3</b>	LOS ARQUILLOS II	61.043,25	RESIDENCIAL
<b>SUNS.CH-1</b>	LA HOMBRIA MORENA	97.951,31	RESIDENCIAL
<b>SUNS.A-1</b>	VALLE DE NIZA I	228.165,56	RESIDENCIAL
<b>SUNS.A-2</b>	VALLE DE NIZA II	183.510,45	RESIDENCIAL
<b>SUNS.A-4</b>	LA SIERRAZUELA	354.921,43	RESIDENCIAL
<b>SUNS.A-5</b>	LA ERMITA	151.724,06	RESIDENCIAL
	<b>Subtotal</b>	<b>1.244.001,99</b>	
<b>SUNS.L-1</b>	LOMA JUANELO III	191.016,39	RESIDENCIAL
<b>SUNS.L-2</b>	LOMA JUANELO II	235.700,68	RESIDENCIAL
	<b>Subtotal</b>	<b>426.717,07</b>	
<b>SUNS.TRA-2</b>	INDUSTRIA	32.531,94	INDUSTRIAL
	<b>Subtotal</b>	<b>32.531,94</b>	
	<b>TOTAL</b>	<b>2.784.487,22</b>	

Identificación	Denominación	Superficie SUELO (m2s)	USO GLOBAL
<b>SUNS.T-2</b>	VEGA MENA I	109.177,00	RESIDENCIAL
<b>SUNS.T-3</b>	VEGA MENA II	157.663,13	RESIDENCIAL
<b>SUNS.C-1</b>	CAMINO DE ALGARROBO	63.614,56	RESIDENCIAL
	<b>Subtotal</b>	<b>546.352,69</b>	
<b>SUNS.TRA-1</b>	ISLA DE TARAY	748.487,79	RESIDENCIAL
	<b>Subtotal</b>	<b>781.019,73</b>	
	<b>TOTAL</b>	<b>1.327.372,42</b>	

De los ámbitos inicialmente previstos por el PGOU/96 se programó, mediante un Programa de Actuación Urbanística (previo a la L.O.U.A.), el denominado SUNS.A-3, que dio lugar a dos sectores de SUS, uno de ellos ya ordenado y con autonomía de servicios básicos urbanos (s/ LOUA) (SUO.A3-S1) y otro con el PPO en tramitación y que se ha visto afectado por el P.P.C.L.A. (SUS.A3-S2).

Mediante Planes de Sectorización, han obtenido la condición de Suelos Urbanizables Sectorizados: Juvigolf (con una Modificación de Elementos previa), SUNS.B-1 con un único sector, SUNS.TRA-3 con dos sectores uno ordenado y otro únicamente sectorizado, todas ellas generando sendas áreas de reparto durante la sectorización.

Además se encuentran en tramitación cuatro ámbitos más y sin haber mostrado signos de actividad ni tramitación otros catorce más.

Al margen de lo anterior, mediante Innovaciones al PGOU/96, que se encuentran tramitándose, aspirando a convertirse en suelos urbanizables no sectorizados y/ sectorizados y/u ordenados otros dos ámbitos más. (Centro Logístico y de Transporte y ámbito comercial de La Barranca-Taramillas).

## 2.4.3. DE LA EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO (S.U.O.)/96.

### 2.4.3.1. Suelos Urbanizables Sectorizados en régimen transitorio del P.G.O.U./96.

En el **cuadro nº 1** del ANEXO DOCUMENTAL se exponen los sectores de Suelo Urbanizable Programado (ahora sectorizado) que fueron incluidos en régimen transitorio (RT) por el vigente P.G.O.U./96.

Estos suelos, que provenían de las anteriores Normas Subsidiarias del municipio de Vélez Málaga (1.983), se corresponden con ámbitos de planeamiento cuya ordenación y gestión urbanística era definida por el P.G.O.U./96 determinándose la adaptación al mismo, en su caso, de los distintos sectores delimitados.

Actualmente estos suelos cumplen lo previsto por el artículo 45 "Suelo Urbano", apartado 1 a), de la LOUA 2/2.012, ya que, forman parte de un núcleo de población existente en el modelo urbano existente en el municipio de Vélez Málaga, y salvo dos sectores, el resto cuenta con los servicios urbanísticos de acceso rodado por vía urbana, abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica en baja tensión.

Únicamente los sectores delimitados como SUO.VM-5 "Los Eucaliptos" y SUO.VM-16 "Camino del Higueral II" no cuentan con "autonomía de servicios urbanos", ya que, en ninguno de estos casos se ha ejecutado urbanización alguna.

En el caso del sector SUO.VM-5 el expediente administrativo consta como caducado, por el Área Municipal de Urbanismo, debido a la inactividad en el proceso de ejecución urbanística derivado de la ordenación pormenorizada del Plan Parcial.

Por otra parte, en el caso del sector SUP.VM-16 que proviene de un suelo industrial de las anteriores Normas Subsidiarias, únicamente tiene aprobado definitivamente su Plan Parcial, con fecha 06/03/2006, no constando que se hubiera modificado el Proyecto de Reparcelación del anterior uso industrial, ni se hubiera iniciado el proceso de ejecución de las obras de urbanización.

Con referencia al cuadro nº 1, la distribución territorial por entidades territoriales de aquellos suelos clasificados como **Suelo Urbanizable Programado (sectorizado), en régimen transitorio**, del vigente P.G.O.U./96, atiende a:

**SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO (RT) \_ PGOU/96**

ENTIDAD TERRITORIAL	Superficie SUELO con autonomía de servicios urbanísticos (m²s)	Porcentaje % por Entidad Territorial	Superficie SUELO sin autonomía de servicios urbanísticos (m²s)
CIUDAD COMPACTA	2.287.559,75	68,07 %	216.143
LITORAL OESTE	894.923,07	26,63 %	
LITORAL ESTE	177.943,31	5,30 %	
INTERIOR	0,00	0,00 %	
<b>TOTAL</b>	<b>3.360.426,13</b>	<b>100,00 %</b>	

NOTA: En los suelos sin autonomía de servicios urbanos se han incluido los dos sectores indicados anteriormente, si bien el expediente urbanístico de uno de ellos se encuentra "caducado", SUO.VM-5.

**2.4.3.2 Suelos Urbanizables Sectorizados Ordenados del P.G.O.U./96., con autonomía de servicios urbanos.**

En el **cuadro nº 2** del ANEXO DOCUMENTAL se exponen los sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado que tienen su ordenación pormenorizada aprobada definitivamente a través del correspondiente Plan Parcial de Ordenación (P.P.O.), y tienen aprobado e inscrito el Proyecto de Reparcelación.

Los suelos incluidos en los distintos sectores cuentan con autonomía de servicios urbanos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 45 "Suelo Urbano", apartado 1 a), de la L.O.U.A. 2/2012, ya que, forman parte de un núcleo de población existente en el modelo urbano existente y cuentan con los servicios urbanísticos de acceso rodado por vía urbana, abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica en baja tensión.

Con referencia al cuadro nº 2, la distribución territorial por entidades territoriales de aquellos suelos clasificados como Suelo Urbanizable Sectorizado (S.U.S.) del PGOU/96, junto a aquellos otros que se corresponden con los Planes de Sectorización, aprobados definitivamente en desarrollo del Plan General, los cuales tienen ordenación pormenorizada y ejecución de urbanización, atiende a:

**SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO y ORDENADO (S.U.O.)**

ENTIDAD TERRITORIAL	Superficie SUELO con autonomía de servicios urbanísticos (m²s)	Porcentaje % por Entidad Territorial
CIUDAD COMPACTA	1.185.733,06	38,92 %
LITORAL OESTE	1.209.585,56	39,70 %
LITORAL ESTE	138.606,28	4,55 %
INTERIOR	354.350,83	16,83 %
<b>TOTAL</b>	<b>3.046.474,99</b>	<b>100,00 %</b>

Este conjunto de suelos, con una superficie de 3.046.474,99 m²s, constituyen la huella de la extensión de la urbanización, derivada del proceso del desarrollo urbano del P.G.O.U./96, o en su caso, de alguna innovación, como es el caso del Parque Tecnoalimentario.

### Distribución territorial por Usos globales

Con respecto al Uso global de cada sector de este suelo ordenado, corresponde al **uso residencial** una superficie de suelo de 2.606.477,88 m<sup>2</sup>s, que representa el **85,56 %** del crecimiento urbano que se corresponde con la extensión de esta nueva huella urbana.

En el contexto del municipio, la urbanización del uso residencial se ha distribuido, en su mayor parte, entre las entidades territoriales de la "Ciudad compacta" y el "Litoral Oeste", equivalente a un 78,63 % del conjunto global.

Por otra parte, con respecto a los sectores de **uso industrial o análogo**, se ha desarrollado una superficie de urbanización de 439.997,11 m<sup>2</sup>s, equivalente a un porcentaje del **14,44 %** del nuevo suelo urbanizado a través de planeamiento parcial desde 1996.

#### Suelo residencial / Litoral

Asimismo debe indicarse que el "Litoral Este y Oeste" han localizado el 44,25 % de los nuevos suelos urbanizados de uso residencial, superior al 41,30 % correspondiente a la "Ciudad Compacta e Interior", una vez deducidos los suelos de carácter industrial.

Si añadimos los desarrollos de suelo urbanizable ejecutados de Torre del Mar y Caleta de Vélez, puede indicarse que 1.983.508,81 m<sup>2</sup> de suelo de uso residencial se ha urbanizado en el espacio litoral del municipio de Vélez Málaga, lo que supone el 65,11 % del nuevo desarrollo urbano, derivado del planeamiento parcial.

#### Relación uso residencial / uso industrial por entidades territoriales

Si comparamos los desarrollos urbanos, por usos y entidades territoriales, se percibe que en la "Ciudad Compacta", únicamente un 7,22 % de la nueva urbanización es de uso industrial, y en concreto sólo un sector, designado como SUO.VM-I.3 "Finca Zamorano" con una superficie de 85.646,28 m<sup>2</sup>s, situado en la zona Norte del núcleo de Vélez Málaga, ha constituido el único desarrollo de nuevo suelo industrial.

Sin embargo, en la zona del valle del Río Vélez, y en el entorno del núcleo de Trapiche (Interior), se localizan dos sectores industriales relacionados con el sector agropecuario, SUO.TRA-1 SUR y SUO.TRA3-S2, cuyas superficies de suelo suman 308.155,60 m<sup>2</sup>s que supone el 70% del nuevo suelo productivo.

Por último, en las proximidades del núcleo de los Puertas se localiza un pequeño sector industrial con una superficie de 46.195 m<sup>2</sup>s, que constituye la única referencia para la localización de usos industriales en el Litoral Oeste, ya que, en la entidad del Litoral Este, no existe este tipo de suelo.

### 2.4.3.3 Suelos Urbanizables Sectorizados Ordenados del P.G.O.U./96., sin ejecución de urbanización.

En el **cuadro nº 3** del ANEXO DOCUMENTAL se exponen los sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado (S.U.O.) que carecen de autonomía de servicios urbanos, ya que, en ningún caso, si bien tienen aprobada su ordenación pormenorizada a través de su Plan Parcial, y todos, salvo tres de ellos –SUO.VM-18, SUO.T-11 y SUO.L-2- tienen inscrito su Proyecto de Reparcelación, ninguno ha iniciado la ejecución de las obras de urbanización que permitan la transformación urbana del suelo.

Con referencia al cuadro nº 3, la distribución territorial por entidades territoriales de aquellos suelos clasificados como **Suelo Urbanizable Sectorizado (S.U.S.) del PGOU/96**, junto a aquellos otros que se corresponden con los Planes de Sectorización, aprobados definitivamente en desarrollo del Plan General, los cuales tienen ordenación pormenorizada **sin ejecución de urbanización**, atiende a la siguiente localización:

#### SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO y ORDENADO (S.U.O.) sin urbanización

ENTIDAD TERRITORIAL	Superficie SUELO con ordenación pormenorizada y sin urbanización (m <sup>2</sup> s)	Porcentaje % por Entidad Territorial
CIUDAD COMPACTA	1.050.292,23	77,24 %
LITORAL OESTE	0,00	0,00%
LITORAL ESTE	118.731,91	8,73 %
INTERIOR	190.682,25	14,03 %
<b>TOTAL</b>	<b>1.359.706,39</b>	<b>100,00 %</b>

### Distribución territorial por Usos globales

Con respecto al uso global de cada sector de este suelo ordenado, todos los sectores

caracterizados por no haber iniciado el proceso de urbanización tienen el **uso residencial**, observándose que la mayor parte del mismo, equivalente al 77,24 % del total, se localiza en la entidad territorial de la "Ciudad Compacta".

Se puede verificar en el cuadro nº 3, que existen tres sectores de suelo urbanizable sectorizado y ordenado que no cuentan con Proyecto de Reparcelación aprobado y registrado, a esta fecha.

Estos sectores son los designados como SUO.VM-18 "Camino de Torrox II", SUO.T-11 "La Culebra" y el SUO.L-2 "Lagomar", con una superficie total de suelo de 314.722,22 m<sup>2</sup>, equivalente a un 23,15 % de estos suelos sin ejecutar.

#### Capacidad de desarrollo residencial

El conjunto de sectores de suelo urbanizable sectorizado, que no han iniciado su proceso de urbanización, tienen una proyección de viviendas, lógicamente sin edificar, en base a las ordenaciones pormenorizadas de sus Planes Parciales aprobados definitivamente, que responde al siguiente cuadro:

#### CAPACIDAD RESIDENCIAL EN SUO sin ejecución de urbanización

ENTIDAD TERRITORIAL	Número máximo de viviendas previstas	Porcentaje % por Entidad Territorial
CIUDAD COMPACTA	2.607	80,76 %
LITORAL OESTE	0	0,00%
LITORAL ESTE	285	8,83 %
INTERIOR	336	10,41 %
<b>TOTAL</b>	<b>3.228 vdas</b>	<b>100,00 %</b>

Como puede apreciarse la mayor capacidad de desarrollo, sin ejecutar, se produce en la entidad de la "Ciudad Compacta", y esto supone que existe ya suelo ordenado, sin ejecutar, que permite determinar líneas estratégicas que apoyen el modelo urbano "en construcción", que se deriva del concepto implementado por el P.G.O.U./96, respecto a "la Ciudad" formada por el conjunto de núcleos de Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez.

#### 2.4.4. DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO EN TRAMITACIÓN (SUS Y SUNS)/96.

##### 2.4.4.1 Suelos Urbanizables Sectorizados del P.G.O.U./96, en tramitación de la ordenación pormenorizada (P.P.O.).

En el **cuadro nº 4** del ANEXO DOCUMENTAL se exponen los sectores clasificados por el P.G.O.U./96 como Suelo Urbanizable Sectorizado (S.U.S.), cuya ordenación pormenorizada, a través de los correspondientes Planes Parciales, se encuentra en tramitación, no habiéndose alcanzado a esta fecha, la aprobación definitiva de los mismos.

Con referencia al cuadro nº 4, la distribución espacial por entidades territoriales de aquellos suelos clasificados como Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS) del P.G.O.U./96, junto a aquellos otros que se corresponden con los sectores de Planes de Sectorización, aprobados definitivamente en desarrollo del P.G.O.U./96 o por innovación del mismo, carecen a esta fecha por distintas causas de carácter técnico o económico de la correspondiente aprobación definitiva de su Plan Parcial, y se localizan de la siguiente forma:

#### SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO con P.P.O. en tramitación

ENTIDAD TERRITORIAL	Superficie SUELO URBANIZABLE (SUS) con PPO en tramitación (m <sup>2</sup> s)	Porcentaje % por Entidad Territorial
CIUDAD COMPACTA	169.909,92	5,65 %
LITORAL OESTE	1.176.611,38	39,10 %
LITORAL ESTE	0,00	0,00%
INTERIOR	1.662.830,68	55,25 %
<b>TOTAL</b>	<b>3.009.351,98</b>	<b>100,00 %</b>

Como puede apreciarse en el cuadro, los desarrollos urbanos sin concluir su ordenación pormenorizada se concentran en la entidad de "Litoral Oeste" con respecto a la "Ciudad Compacta", teniendo en cuenta que se ha incluido en la entidad de "Interior" a la actuación residencial-deportiva denominada "Juvigolf", localizada al Norte de la Autovía A7 y del núcleo urbano de Chilches.

**Distribución territorial por Usos globales**

Con respecto a los usos dominantes de cada sector de estos suelos, en fase de ordenación pormenorizada, tienen el uso residencial como uso global, debiendo indicarse una diferencia específica en la actuación urbanística de "Juvigolf" que incluye en su delimitación el desarrollo de un campo de golf, cuya ocupación de suelo (unos 500.000 m<sup>2</sup>) amplía sustancialmente su huella urbana, con respecto a las demás actuaciones.

En este sentido, con respecto al sector urbanizable de "Juvigolf" cuyos usos básicos se correspondían inicialmente con una mezcla de uso residencial libre de baja densidad (6 vdas/ha), usos asistenciales y usos deportivos (campo de golf privado), debe indicarse que en la tramitación de su Plan de Sectorización por acuerdo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y

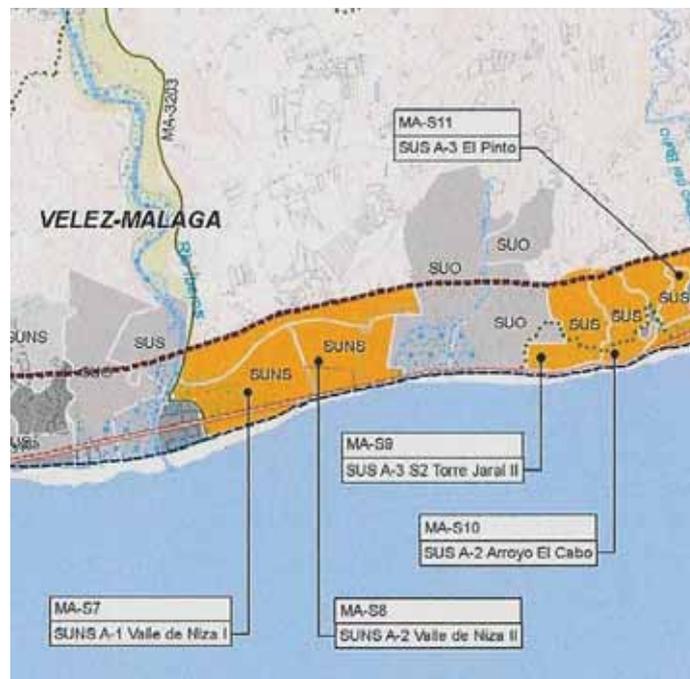
Urbanismo (29/07/2.010) para su aprobación definitiva, tuvo que incorporar la reserva de Vivienda Protegida (30% del techo edificable residencial), lo que incrementó la densidad residencial a 9 vdas/ha, si bien mantenía el índice de edificabilidad bruta en 0,12 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>s.

La actuación urbana de "Juvigolf", que sólo tiene definido un sector de suelo urbanizable sectorizado, constituye una actuación cuyo uso global se corresponde con una mezcla diversa compuesta por el **uso residencial + deportivo + asistencial + turístico**, la cual por su tamaño y su localización, junto al límite Oeste del municipio de Vélez Málaga, supone una pieza autónoma en el modelo urbano existente. Y esto conduce a plantearse que debiera considerarse como una actuación singular y estratégica, desde la perspectiva del modelo turístico de Vélez Málaga.

**Suelo residencial / Litoral**

En el cuadro nº 4 existen tres sectores localizados en la entidad del "Litoral Oeste", SUS.A-2 "Arroyo El Cabo", SUS.A-3 "El Pinto" y SUS.A-3-S2 "Torre Jaral II", con Planes Parciales en tramitación, cuyos ámbitos han sido calificados como suelo protegido por el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía, pendiente a esta fecha de aprobación definitiva, definiéndoles por el artículo 9 de su Normativa como Zonas Litorales de Protección Territorial, tipo 2, PT2, que tienen como característica:

***...ser suelos libres de edificación que cumplen funciones territoriales específicas, de impedir la conurbación entre núcleos urbanos ó contribuir a mejorar la calidad ambiental y urbana en espacios costeros muy urbanizados...***



Plan de Protección del Corredor Litoral (P.P.C.L.A.): en color naranja, suelos con protección territorial PT2.

Estos tres sectores de suelo urbanizable sectorizado del vigente P.G.O.U./96, que se encuentran afectados directamente por la protección del litoral, tienen una superficie total de 298.781 m<sup>2</sup>s, y el número máximo de viviendas previstas en la ordenación pormenorizada de sus Planes Parciales asciende a 622 viviendas.

Debe indicarse que, entre otras cuestiones, se han presentado alegaciones del Ayuntamiento de Vélez Málaga al Plan de Protección del Corredor Litoral (P.P.C.L.A.), con referencia a estos suelos, sin que hasta la fecha se haya obtenido respuesta alguna.

#### 2.4.4.2 Suelos Urbanizables No Sectorizados del P.G.O.U./96 con Plan de Sectorización tramitado y/o en tramitación.

En el **cuadro nº 6** del ANEXO DOCUMENTAL se exponen los sectores clasificados por el P.G.O.U./96 como Suelo Urbanizable No Sectorizado (S.U.N.S.), cuya sectorización, a través de los correspondientes Planes de Sectorización, se encuentra en tramitación, no habiéndose alcanzado, a esta fecha, la aprobación definitiva de los mismos.

No obstante, en tres ámbitos, inicialmente de SUNS, se tramitaron los correspondientes Planes de Sectorización y llegaron a aprobarse definitivamente. El SUNS.A-3, que se tramitó a través del P.A.U. (Programa de Actuación Urbanística) de la legislación urbanística anterior a la L.O.U.A., el SUNS.TRA-3 y SUNS.B-1 a través del Plan de Sectorización.

De resultados del P.A.U. y del P.S. de estos ámbitos, se "sectorizaron" dos sectores en SUNS.A-3 y SUNS.TRA-3 y un único sector en el SUNS.B-1. En el SUNS.A-3 de uso residencial, los actualmente denominados SUO.A-3-S1 y SUS.A-3-S2; en el SUNS.TRA-3 de uso industrial, los actuales SUO.TRA.3-S2 y SUS.TRA.3-S1 y en el SUNS.B-1 el SUO.B-1 del SUNS.B.1.

En el **cuadro nº 6** del Anexo Documental se exponen los sectores clasificados como Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS), cuyo Plan de Sectorización se encuentra presentado y en tramitación administrativa para su aprobación definitiva.

##### SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO, en tramitación de sectorización

ENTIDAD TERRITORIAL	Superficie (m <sup>2</sup> s) SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO Plan de Sectorización en trámite	Porcentaje % por Entidad Territorial
CIUDAD COMPACTA	546.352,69	41,16 %
LITORAL OESTE	0,00	0,00%
LITORAL ESTE	0,00	0,00%
INTERIOR	781.019,73	58,84 %
<b>TOTAL</b>	<b>1.327.372,42</b>	<b>100,00 %</b>

##### Distribución territorial por Usos globales

Con respecto a los usos dominantes de cada ámbito de planeamiento de estos suelos, cuyo Plan de Sectorización se encuentra en tramitación, se expone en el cuadro nº 6 que de los cinco sectores delimitados como SUNS por el vigente P.G.O.U./96, cuatro de ellos se encuentran en la entidad de la "Ciudad Compacta", teniendo tres de ellos, SUNS.T-2, SUNS.T-3 y SUNS.C-1, **uso residencial** y uno denominado SUNS.VM-CLT "Centro Logístico de Transportes" se corresponde con la zona Sur del ámbito inicial, denominado SUNS.VM-1 del P.G.O.U./96.

Este último sector de Suelo Urbanizable No Sectorizado proviene de una innovación del P.G.O.U./96, que se encuentra en tramitación, para la creación de un área logística destinada a la operatividad del transporte, para lo cual se ha dividido el sector de SUNS.VM-1, cuyo uso global era residencial, según el PGOU/96. Este sector de **uso global logístico industrial** supone el 16,27 % de estos suelos.

Por último, en la zona de Trapiche, "Interior" se localiza el sector de SUNS.TRA-1, cuyo uso global es **residencial-deportivo**, ya que plantea la ejecución de un campo de golf privado, lo que lógicamente incide significativamente en el tamaño de la actuación urbana.

##### Capacidad de desarrollo residencial no desarrollado

El conjunto de sectores de suelo urbanizable no sectorizado (SUNS), que tienen en tramitación su Plan de Sectorización y con uso global residencial, suponen una proyección de viviendas, que responde al siguiente cuadro:

**CAPACIDAD RESIDENCIAL EN SUNS, en tramitación de sectorización**

ENTIDAD TERRITORIAL	Número máximo de viviendas previstas según P.S.	Porcentaje % por Entidad Territorial
CIUDAD COMPACTA	858	47,04 %
LITORAL OESTE	0	0,00%
LITORAL ESTE	0	0,00%
INTERIOR	966	52,96 %
<b>TOTAL</b>	<b>1.824 viviendas</b>	<b>100,00 %</b>

En el **cuadro nº 7** del Anexo Documental se exponen los sectores clasificados como Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS), que no han tenido ninguna actividad administrativa, según consta en los archivos municipales de planeamiento, para su sectorización y ordenación, si bien estaban contemplados para un desarrollo urbano a medio-largo plazo en el vigente P.G.O.U./96.

Todos los sectores de SUNS sin actividad, incluidos en el citado cuadro, tienen como uso global el uso residencial, salvo tres sectores cuyo uso dominante es el industrial. Se localizan de la siguiente forma en el modelo urbano del PGOU/96:

**SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO, sin actividad desde 1996**

ENTIDAD TERRITORIAL	Superficie (m <sup>2</sup> s) SUELO URBANIZABLE No Sectorizado sin actividad	Porcentaje % por Entidad Territorial
CIUDAD COMPACTA	1.081.236,22	38,83 %
LITORAL OESTE	1.244.001,99	44,68 %
LITORAL ESTE	426.717,07	15,32 %
INTERIOR	32.531,94	1,17 %
<b>TOTAL</b>	<b>2.784.487,22</b>	<b>100,00 %</b>

**Distribución territorial por Usos globales**

Con respecto a los usos globales de cada ámbito de planeamiento de estos suelos urbanizables no sectorizados, que no han tenido ninguna iniciativa desde la aprobación definitiva del vigente PGOU/96, corresponden al uso global residencial una superficie de 2.640.853,23 m<sup>2</sup>s, equivalente al 94,77 % del total de estos suelos, mientras que sólo una superficie de 143.633,99 m<sup>2</sup>s, equivalente al 5,23 %, se proyectó para uso industrial.

En el cuadro nº 7 existen cuatro sectores de Suelo Urbanizable No Sectorizado, sin actividad de planeamiento, cuyos ámbitos de planeamiento han sido calificados como suelo protegido por el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (P.P.C.L.A.), pendiente a esta fecha de aprobación definitiva, definiéndolos por el artículo 9 de su Normativa como Zonas Litorales de Protección Territorial, tipo 2, (PT2).

Los sectores calificados mediante **protección territorial del litoral** son los suelos denominados por el PGOU/96, como SUNS.A-1 "Valle de Niza I", SUNS.A-2 "Valle de Niza II" en la entidad del "Litoral Oeste", y SUNS.L-1 "Loma Juanelo III" y SUNS.L-2 "Loma Juanelo II" en el "Litoral Este".

La superficie de suelo de estos ámbitos de planeamiento que son objeto de protección respecto a su transformación urbana asciende a un total de 838.393,08 m<sup>2</sup>s, equivalentes al 30,11 % del conjunto de suelos urbanizables no sectorizados sin actividad.

**Distribución por usos globales en los SUNS del PGOU/96**

Por último, si se observa la distribución de usos globales, residencial o industrial, en los sectores de suelos urbanizables no sectorizados, se encuentren o no en tramitación de su sectorización, se revela que el perfil del modelo urbano previsto en el vigente PGOU/96 suponía una importante apuesta por un crecimiento urbano de características residenciales, o bien "residenciales-turísticos", que en el caso de estos "suelos de reserva", los S.U.N.S., supone un cierto desequilibrio de usos que se revela de la siguiente forma:

## DISTRIBUCIÓN DE USOS GLOBALES EN S.U.N.S.

ENTIDAD TERRITORIAL	Superficie (m <sup>2</sup> s) SUELO URBANIZABLE No Sectorizado (SUNS)	USO GLOBAL RESIDENCIAL	USO GLOBAL INDUSTRIAL
CIUDAD COMPACTA	1.563.974,35	1.300.588,86	(*) 111.102,05
LITORAL OESTE	1.244.001,99	1.244.001,99	0
LITORAL ESTE	426.717,07	426.717,07	0
INTERIOR	813.551,67	781.019,73	32.531,94
<b>TOTAL</b>	<b>4.048.245,08</b>	<b>3752327,65</b>	<b>(*) 143.633,99</b>

(\*) No se contabiliza el nuevo sector SUNS.VM-CLT "Centro Logístico de Transporte".

#### 2.4.4.3 Suelos Urbanizables Sectorizados donde no ha existido actividad para su ordenación y ejecución.

En el **cuadro nº 5** del ANEXO DOCUMENTAL se exponen los sectores clasificados por el P.G.O.U./96 como Suelo Urbanizable Sectorizado (S.U.S.), donde no consta que se haya producido tramitación administrativa a esta fecha, con algún tipo de aprobación municipal para el desarrollo de la ordenación pormenorizada (P.P.O.) y su posterior ejecución de la urbanización del suelo.

Constituyen, por tanto, sectores urbanizables sectorizados que provienen del P.G.O.U./96, donde no ha existido actividad urbanística, localizándose de la siguiente forma:

#### SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO sin actividad para su ordenación y ejecución

ENTIDAD TERRITORIAL	Superficie SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO sin P.P.O. (m <sup>2</sup> s)	Porcentaje % por Entidad Territorial
CIUDAD COMPACTA	195.325,52	32,50 %
LITORAL OESTE	248.383,20	41,33 %
LITORAL ESTE	0	0,00%
INTERIOR	157.210,63	26,17 %
<b>TOTAL</b>	<b>600.919,35</b>	<b>100,00 %</b>

#### Distribución territorial por Usos globales

Con respecto a los usos dominantes de cada sector de estos suelos, sin actividad, todos tienen el **uso residencial** (83,80 % del total) como uso global, salvo el sector SUS.TRA.3-S1 localizado en la entidad de "Interior", en el entorno próximo del núcleo de Trapiche, cuyo uso es **el industrial-agropecuario** (16,2 %).

Según se puede verificar en el cuadro nº 5 la localización de estos sectores, que no han tenido actividad urbanística desde 1.996, se corresponden con las siguientes piezas urbanas:

**Borde Norte** de la ciudad consolidada del núcleo urbano de Vélez Málaga, de uso global residencial, que suponen una situación inacabada o de límite de su desarrollo de la "Ciudad Compacta" en dicho núcleo., que debe ser revisada y adaptada.

Dos sectores urbanizables del litoral de Benjarafe, **SUS. B-7 y B-8**, donde no ha existido actividad de ordenación ya que se ha mantenido el carácter agrícola de su origen (SUS.B-7), o bien en el SUS.B-8 existen ocupaciones de suelo por actividades ajenas a las previsiones del PGOU/96.

En la zona noroeste del núcleo urbano de Chilches se encuentra clasificado como urbanizable el **SUS.CH-1**, como una pieza de ensanche del propio núcleo, que sin embargo se ha encontrado limitado por la iniciativa de los suelos considerados como Urbanos No Consolidados, según el PGOU/96.

Por último, en la zona de Interior no ha tenido actividad urbanística el sector de **ensanche del núcleo de Triana**, de manera análoga a lo ocurrido con las Unidades de Ejecución en SUNC de los pequeños núcleos urbanos de la entidad reconocida como "Interior". La otra pieza corresponde al segundo sector, de uso industrial-agropecuario, localizado en la zona de Trapiche, que forma parte de la sectorización implementada del Plan de Sectorización SUNS. TRA-3.

#### Capacidad de desarrollo residencial no desarrollada

El conjunto de sectores de suelo urbanizable sectorizado, que no han tenido ninguna actividad urbanística desde 1.996, con uso global residencial, tienen una proyección de viviendas, que responde al siguiente cuadro:

**CAPACIDAD RESIDENCIAL EN SUS, sin actividad urbanística**

ENTIDAD TERRITORIAL (ET)	Número máximo de viviendas previstas	Porcentaje % por ET
<b>CIUDAD COMPACTA</b>	666	<b>43,67 %</b>
<b>LITORAL OESTE</b>	620	<b>40,66 %</b>
<b>LITORAL ESTE</b>	0	<b>0</b>
<b>INTERIOR</b>	239	<b>15,67 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.525 vdas</b>	<b>100,00 %</b>

Debe destacarse en este cuadro que los posibles ensanches residenciales en los núcleos urbanos de la entidad territorial de INTERIOR (Triana, Trapiche, Puertas, Cajiz,...) no han tenido ninguna actividad para desarrollar la ordenación pormenorizada de sus piezas de extensión urbana.

Esta cuestión ha puesto en evidencia la inadecuación del modelo urbano del P.G.O.U./96 en estos pequeños núcleos, que posiblemente deben enfocarse desde otra óptica que reconozca el suelo urbano consolidado que permita implementar algunos pequeños ajustes ordenados desde el propio documento de la Revisión del P.G.O.U.

**2.4.5. DE LA EJECUCIÓN DE LOS SISTEMAS DOTACIONALES: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS.**

**2.4.5.1. Parques, Jardines y Espacios Libres públicos.  
Dotaciones: equipamientos públicos y privados.**

Ya en el epígrafe 2.2.1.1. y siguientes del presente AVANCE se ha hecho, desde el punto de vista, del medio ambiente urbano y su sostenibilidad un desarrollo de los espacios libres y de los equipamientos.

Es necesario abordar ahora, no obstante, aspectos de la ejecución de los SISTEMAS del P.G.O.U./96, a los efectos de su consideración como parte de la ciudad existente en la medida en que sean espacios ya ejecutados y en uso para la población. Necesitando completar la información, mediante el conocimiento del nivel de desarrollo y obtención de los mismos. Ello implica una primera consideración, respecto del tipo de suelo donde se encuentren ubicados:

**PARA LOS ESPACIOS LIBRES**

1. Espacios libres públicos, parques y jardines que forman parte de la estructura de la ciudad ya existente y mantienen sus características de servicio a la población y de lugares de encuentro, heredados de una situación previa al P.G.O.U./96.



PASEO LARIOS EN TORRE DEL MAR



PASEO ANDALUCÍA EN VÉLEZ-MÁLAGA

2. Espacios libres públicos que provienen del desarrollo del modelo ya programado por el PGOU/96 a través de sus sectores urbanizables. En este caso, encontramos diversidad de situaciones, donde las más consolidadas se han producido en sectores de ensanche de los núcleos existentes y han dado lugar a un rápido crecimiento residencial en sintonía con la puesta en valor de los espacios libres propios de estos desarrollos, y por otro lado, nos encontramos con situaciones que aún encontrándose jurídicamente transformadas, no están prestando servicio a la población porque los sectores de procedencia no se han urbanizado o se encuentran en ese proceso.

Dicho esto, el P.G.O.U./96 ambicionaba y así lo introdujo entre las determinaciones de ordenación de los Planes Parciales que se desarrollaran, una amplitud en las reservas para suelos de zonas verdes públicas hasta exigir un 20% de las superficies de los sectores (mayor que la reserva prevista tanto por el Reglamento de Planeamiento y Gestión previo a la L.O.U.A. y que aún se aplica supletoriamente e incluso mayor que el de la propia L.O.U.A.) para zonas verdes públicas.



IMAGENES DE LA ZONA VERDE PARALELA A LA CARRETERA DEL ARCO, PERTENECIENTE AL DESARROLLO DEL SUP.VM-7 Y 8

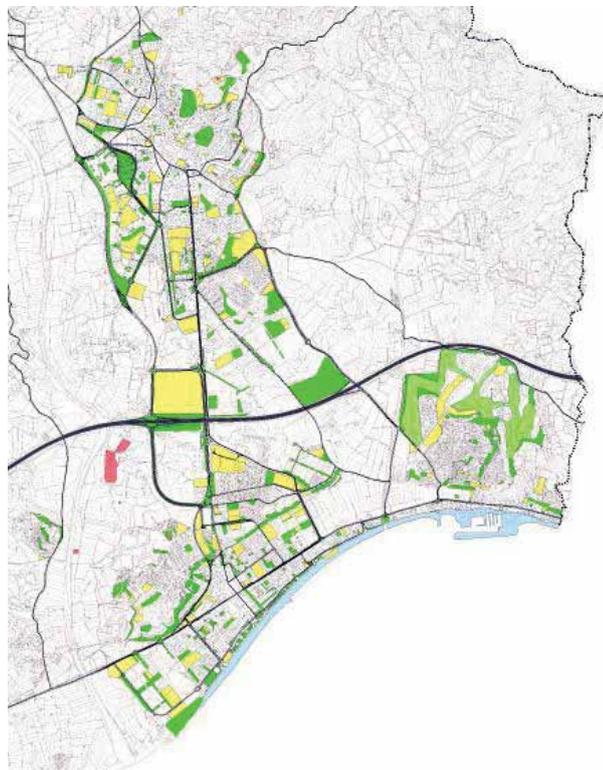
3. Otra situación a tener en cuenta es la de los Sistemas tanto Locales como Generales, de Espacios Libres previstos en el PGOU/96 para su obtención a través de los sistemas de compensación en áreas de reparto, o bien por expropiación. Estos, se encuentran en una situación de haberse convertido muchos de ellos en ciudad existente (los que se han obtenido y ejecutado) y otros que no han sido ni obtenidos ni ejecutados, bien porque los sectores que hubieran producido su compensación no se han desarrollado, o bien porque no se ha producido su expropiación.



VISTA AÉREA DEL PARQUE MARIA ZAMBRANO "PARQUE CENTRAL" (DESARROLLO DEL SG.EL-VM.10)

De hecho, para poder formalizar la ciudad existente, respecto a la que justificamos el cumplimiento de la Norma 45 del P.O.T.A, se han cuantificado como parte de la ciudad existente todos los Sistemas Locales y Generales (parques, jardines, equipamientos, etc...) que se encuentran en la trama misma de la ciudad y se encuentran indisolublemente unidos a ella.

Respecto de los espacios libres públicos, es posible observar en el plano del AVANCE M\_U.I-2, la gran cantidad de espacios libres que encontramos en el municipio.



Plano de la ciudad compacta M\_U.I-2

Todo lo relacionado anteriormente, ha supuesto para el municipio unas superficies y ratios que se resumen a continuación:

**CUADRO DE RATIOS ESPACIOS DOTACIONALES / HABITANTE**

Tipo de espacio público	SUPERFICIES (m2s)	RATIO Calidad urbana m2s/hab.
ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	2.314.831	30,10 m2/hab.
EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	1.936.563	25,18 m2/hab.
SISTEMAS TÉCNICOS	69.807	0,91 m2/hab.

NOTA 1. Población censada en 2013: 76.911 habitantes.

NOTA 2. Estandar mínimo de Parques y Espacios Libres Públicos: 5 a 10 m2s/ habitante. (LOUA 2/2012)

**PARA LOS EQUIPAMIENTOS**

Respecto de los Sistemas de equipamientos, también nos encontramos con idéntica diversidad a la relacionada para los espacios libres, de forma que nos encontramos con:

1. Equipamientos públicos y privados que forman parte de la estructura de la ciudad ya existente y mantienen sus características de servicio a la población y de lugares de encuentro, heredados de una situación previa al P.G.O.U./96.

IMAGEN DEL CASTILLO DEL MARQUÉS EN VALLE NIZA



IMAGEN AYUNTAMIENTO DE VÉLEZ-MÁLAGA



IMAGEN DE LA CASA LARIOS EN TORRE DEL MAR

Los equipamientos que forman parte de la ciudad heredada suponen una gran riqueza cultural, etnográfica, histórica etc... que componen la propia idiosincracia del territorio del municipio y de la relación de los habitantes y ciudadanos del término municipal.

Estos equipamientos contienen gran cantidad de usos diversos y dan cobertura a las necesidades de servicios públicos fundamentalmente que demanda la población y a los que se debe dar respuesta con el ánimo de dotar de la mayor calidad de vida al habitante del municipio de Vélez-Málaga y de la comarca de la Axarquía de la que Vélez es su capital y centro referencial.

2. Equipamientos públicos y privados que provienen del desarrollo del modelo ya programado por el P.G.O.U./96 a través de sus sectores urbanizables. En este caso, encontramos diversidad de situaciones, donde las más consolidadas se han producido en sectores de ensanche de los núcleos existentes y han

dado lugar a un rápido crecimiento residencial en sintonía con la puesta en valor de los equipamientos propios de estos desarrollos, y por otro lado, nos encontramos con situaciones que aún encontrándose jurídicamente transformadas, no están dando servicio a la población porque los sectores de procedencia aún no se han urbanizado o se encuentran inmersos en ese proceso.

Es más, se han ido consolidando edificios de equipamientos públicos en mayor medida, en parcelas que ya provenían de equipamientos derivados del desarrollo del planeamiento general anterior (NN.SS/83) que las propias del desarrollo de este P.G.O.U./96.

3. Sin embargo, el mayor número de equipamientos en servicio son los que componen los Sistemas tanto Locales como Generales, previstos en el PGOU/96. Estos, se encuentran en una situación de haberse convertido muchos de ellos en ciudad existente (los que se han obtenido y ejecutado) y otros que no han sido ni obtenidos ni ejecutados, bien porque los sectores que hubieran producido su compensación no se han desarrollado, o bien porque no se ha producido su expropiación.

Entre ellos se encuentran algunos que no sólo prestan servicios a la población del término municipal, sino que también lo hacen a la de la comarca, como el Hospital Comarcal, los centros de enseñanzas, los juzgados, puerto deportivo y pesquero de La Caleta... e incluso el Centro Comercial El Ingenio.



VISTA AÉREA DEL CENTRO COMERCIAL EL INGENIO (DESARROLLO DEL SG.E-T.22)



VISTA AÉREA DEL HOSPITAL COMARCAL (DESARROLLO DEL SG.E-T.15)

Dicho esto, en cuanto a los equipamientos todos los núcleos que componen el término municipal contienen un número significativo de equipamientos culturales, religiosos, administrativos, docentes, sanitarios etc... que entre la bicefalía público-privado, realmente se prestan gran número de servicios a la población.

Con mayor profundidad y puntualización se ha desarrollado el número, la tipología y su carácter público o privado en el epígrafe 2.2.1.2. del capítulo 2 del título 2 del presente documento.

## 2.4.6. DE LA REVISIÓN DE LAS ORDENANZAS DEL PGOU/96 Y SUS INNOVACIONES.

### 2.4.6.1. Análisis de la regulación del suelo urbano del PGOU de VÉLEZ-MÁLAGA: ORDENANZAS.

El epígrafe que sigue a continuación tiene por objeto el análisis de las ordenanzas de aplicación en el PGOU/96 sin ánimo de variar las zonas y subzonas ya determinadas en el P.G.O.U./96, manteniendo sus mismos nombres y parámetros principales en principio, incorporando las modificaciones que se precisen para:

- Mejorar la calidad urbana de los núcleos de la población.
- Facilitar la aplicación de la norma, simplificando su lectura y puesta en práctica con objeto de propiciar un resultado arquitectónico más adecuado y proporcionado evitando resultados inapropiados y poco afortunados.
- Clarificar conceptos susceptibles de interpretación.
- Modificar parámetros urbanísticos de resultados arquitectónicos inadecuados.
- Introducir parámetros innovadores de arquitectura sostenible
- Adaptación de las actuales limitaciones de las ordenanzas, a la normativa actualizada como C.T.E. o G.I.C.A.

Hemos seguido la estructura del propio P.G.O.U./96, que permita una lectura en continuidad con el mismo.

#### DEFINICIONES DE CARACTER GENERAL. ORDENANZA DE EDIFICACIÓN.

A continuación se describen diferentes aspectos de carácter general, de la ordenanza de edificación que generan problemas en su aplicación o cuyo resultado es inadmisibles, por lo que precisaría de ajuste y revisión:

- Las plantas diáfanas. (Ubicación, cualidades y titularidad) (Art. 200 del P.G.O.U./96)

Se pretende definir el porcentaje mínimo de la planta donde se ubica, además de su relación con las zonas comunes y linderos públicos, con especial relevancia al disfrute como elemento comunitario (interrelacionado con la división horizontal a efectos de titularidad privativa o común) y a la máxima permeabilidad de su cerramiento.



- Altura libre por planta. (Mayor medida, instalaciones) (Art. 205 del P.G.O.U./96)

Con objeto de dar respuesta a las nuevas demandas técnicas definidas fundamentalmente por el Código Técnico de la Edificación (2.006) se hace necesario ampliar la altura mínima libre por planta y la altura máxima total de la edificación

- Usos por encima de altura máxima reguladora. (Usos, instalaciones y acabados)

De las dificultades de aplicación del PGOU/96 en relación con los usos e instalaciones admitidos por encima de la altura reguladora, se precisa una nueva descripción de estos usos e instalaciones, así como la precisión y definición de la materialidad de sus acabados, e integración con el propio edificio.



- Definición de pérgolas y toldos (No estructurales) (Art. 206 del P.G.O.U./96)

Regulación de la utilización de pérgolas y toldos en áticos retranqueados y terrazas, en todas las tipologías arquitectónicas que lo demandan. Asimismo, deberán regularse también en la ocupación de los toldos de la vía pública para el uso privativo en locales comerciales y de hostelería.



- Criterios para el establecimiento de la cota de referencia. (Plano de Rasante) (Art. 208 del P.G.O.U./96)

Se hace necesario la redefinición y recualificación del plano de rasante, mediante su adaptación a la topografía real del terreno, con atención a las rasantes derivadas de los elementos perimetrales de la parcela, como viarios y linderos privados.

- Planta Baja (Altura, desdoblamientos y entreplantas) (Art. 209 del P.G.O.U./96)

Se precisará de una modificación en la altura máxima en planta baja atendiendo también a los usos que en ella se implanten (residencial, hotelero, industrial...), y exhaustiva descripción de desdoblamiento con una nueva definición de entreplantas.



- Marquesina, parasoles y toldos. (Regulación de vuelos y altura) (Art. 220 del P.G.O.U./96)  
Se precisarán nueva regulación en los vuelos máximos y alturas mínimas.
- Patios de luces y ventilación. (Definición y dimensiones) (Art. 223 y Art. 224 del P.G.O.U./96)  
Unificar reglas para la determinación de las superficies de los patios en función de la altura a la que sirven. fijando criterios climáticos y fomentando patios mixtos.



- Condiciones de cerramientos ( Muros medianeros, materialidad) (Art. 226 del P.G.O.U./96)  
Nueva descripción constructiva de vallas entre parcelas medianeras, en cuanto a las dimensiones de la zona opaca o transparente para aumentar la privacidad entre ambas.



INNOVACIÓN DE PARAMETROS URBANÍSTICOS CON CRITERIOS BIOCLIMÁTICOS.

La proyección de la ciudad mediante la aplicación de conceptos bioclimáticos exige por parte de la norma, una adaptación en sus determinaciones y un reconocimiento de calidad en dicha aplicación.. De esta forma, son conceptos urbanísticos susceptibles de abordar el proyecto tomando en consideración aspectos bioclimáticos, los siguientes:



- Dimensiones de patios (Relaciones entre sus dimensiones de ancho y alto y toma en consideración de sus orientaciones)
- Estudios de aleros y vuelos en sintonía con las orientaciones. (Protección solar)
- Tratamientos de terrazas y cubiertas. (Elementos constructivos)
- Envolvertes y tratamientos de huecos con especial énfasis en su materialidad, dimensiones y protecciones.
- Permeabilidad del suelo, respecto del porcentaje de tratamiento vegetal del mismo, con ajuste de su proporción tratamiento vegetal-tratamiento duro.



ZONAS A EFECTOS DE APLICACIÓN DE NORMATIVA ESPECÍFICA. ORDENANZAS PARTICULARES:

**ZONA DE ORDENACIÓN EN MANZANA CERRADA. (MC)**

- Alineaciones y retranqueos (Art. 263.3 del P.G.O.U./96)

Estudio de las alineaciones obligatorias y no obligatorias, uso o no de soportales y retranqueos en las distintas plantas y sus relaciones con las edificaciones colindantes y el espacio urbano. Si fuese preciso, redacción de un Estudio de Detalle que marcara los pormenores en la zona concreta con relación a los parámetros y objetivos anteriores.



- Tratamiento de ático y cubierta (Art. 264.2 del P.G.O.U./96)

Incorporar a la norma consideraciones que permitan medir los aspectos arquitectónicos del retranqueo de la planta ático y su tratamiento en cuanto a su materialidad y a los usos de la cubierta, con objeto de una mayor integración y de mejorar los resultados con el propósito de obtener una mayor calidad urbana.



- Vuelos de cuerpos y elementos salientes. (Art. 264.4 del P.G.O.U./96)

Estudio pormenorizado de las dimensiones de los vuelos de elementos y cuerpos salientes, así como los volúmenes que resulten y su relación con edificaciones colindantes y el espacio urbano del que participa.



**ZONA DE ORDENACIÓN ABIERTA. (OA)**

- Separación a linderos, definición de longitud máxima de la edificación y análisis de mayor número de plantas.(Art. 270 del P.G.O.U./96)

Se persigue establecer nuevas relaciones entre altura máxima y separación a linderos, además de definir una longitud máxima de la edificación con el objetivo claro de poder propiciar e identificar ciertamente una tipología arquitectónica abierta, exenta de patios, proponiendo mayor altura y número de plantas, liberando por ello mayor suelo para propiciar menores ocupaciones.



**ZONA DE CIUDAD JARDIN. (CJ)**

- Plano de referencia de medición de alturas. (Art. 208 del P.G.O.U./96)

Proponer una nueva definición de la cota de referencia para el establecimiento de la altura de la edificación con el objeto de que la topografía sustituida por la edificación mantenga su identificación tras la construcción.



-Separación a linderos y entre edificaciones (Art. 276.5, 276.6, 276.7 y 276.8 del P.G.O.U./96)

Estudio pormenorizado de la separación a linderos y entre agrupaciones, además de la definición calibrada de la longitud máxima de la edificación, ocupación y tratamiento vegetal del espacio libre.



-Tratamiento planta ático y cubierta. (Art. 276.4 del P.G.O.U./96)

Estudio y reconsideración de la ocupación máxima y relación de usos con la planta inferior.



### ZONA DE VIVIENDA UNIFAMILIAR AISLADA. (UAS)

- Plano de referencia de medición de alturas. (Art. 208 del P.G.O.U./96)

Redefinir la cota de referencia de medición de altura y especificar la relación con los muros resultantes en la parcela tanto a viarios públicos como a linderos privados, con especial atención al resultado con respecto a los colindantes y a las zonas verdes públicas.



- Tratamiento planta ático o cubierta. (Art. 281.4 del P.G.O.U./96)

Descripción específica de la cubierta plana con casetón de acceso con sus condiciones respecto a los petos de la cubierta y también respecto a su ocupación y altura. Además también se deberá incidir en la correcta y completa definición del espacio bajo cubierta inclinada con apertura de huecos.



**ZONA DE VIVIENDA UNIFAMILIAR ADOSADA. (UAD)**- Retranqueo de fachada. (Art. 286.2 del P.G.O.U./96)

Eliminación de la obligatoriedad de mantener una distancia determinada a lindero público dada la rigidez del resultado y la deficiente calidad urbana aportada con esta solución. Por contra, se pretende dar respuesta mediante la definición de una alineación más flexible en función de la morfología de las parcelas donde se desarrolla la propuesta y el emplazamiento de la misma; ya sea en entornos integrados en una trama urbana consolidada e histórica con convivencia de otras tipologías o bien, en actuaciones de ensanche; así como primar criterios bioclimáticos de proyección de las adosadas o conjuntos. El tratamiento de medianeras vistas deberá tratarse prevaleciendo su ocultación.

- Profundidad máxima edificable. (Art. 286.3 del P.G.O.U./96)

Se atenderá a liberalizar el fondo máximo edificado en función de la parcelación resultante y se atenderá en su tratamiento a criterios bioclimáticos, de manera que permita una mejor eficiencia energética de las edificaciones y un resultado global más proporcionado respecto al tamaño de la parcela y a la distribución de la edificación en la misma; sin perder de vista en ningún caso de su necesaria integración urbana homogénea y ordenada, con respecto a las propuestas de su entorno, ya consolidadas.

- Separación al lindero de fondo de parcela. (Art. 286.4 del P.G.O.U./96)

Se propondrá ampliar distancias mínimas entre edificaciones flexibilizando el resultado final y favoreciendo la aireación entre ellas y la proporción regulada de su separación en función del soleamiento, mejor orientación y esponjamiento del resultado. Se hace necesario también, definir la diferencia de cotas máximas y/o mínimas entre terrenos colindantes.



-Edificación conjunta de parcelas. (Art. 287 del P.G.O.U./96)

Posibilitar que los conjuntos de adosados se conviertan en agrupaciones de adosadas donde prevalezca el espacio libre del conjunto y su permeabilidad, evitando resultados con excesivos viarios interiores privados, cuya implantación no atiende al lugar donde se implanta ni lo cualifica positivamente. Así que parámetros como superficie máxima de parcela y dimensiones de la misma, donde desarrollar conjuntos de adosadas, son fundamentales a la hora de permitir una implantación proporcionada de ocupaciones y densidades.



#### **ZONA DE ORDENACIÓN EN COLONIA Y EDIFICACIÓN TRADICIONAL POPULAR. (CTP)**

- Alineación, separación a linderos, fondo edificado y rentranqueos. (Art. 291 del P.G.O.U./96)

Mantener la alineación a vial o idéntica alineación de edificaciones colindantes, analizar la separación a los linderos privados y en especial al fondo de la parcela, eliminando el parámetro de fondo máximo edificable.



- Vuelos y tratamiento de áticos. (Art. 292 del P.G.O.U./96)

Eliminación de vuelos y/o volúmenes cerrados y análisis del ático retranqueado en los distintos núcleos de población, para que las nuevas edificaciones se adapten a la arquitectura original circundante mediante la adecuación a su estilo y principios de composición arquitectónica, así como la utilización de los mismos materiales o, en todo caso similares.



**ZONA DE INDUSTRIA (IND)**

- Uso de entreplantas. (Art. 209 del P.G.O.U./96)

Posibilidad de incluir la ejecución de entreplanta dentro del volumen máximo autorizado que no computen a efectos de techo edificado, para usos auxiliares a la industria.



- Separación a linderos públicos, condiciones supletorias de composición y cerramientos.

Inclusión de condiciones supletorias de composición de fachada, cerramientos del espacio libre de parcela y un tratamiento vegetal, que mejoren el aspecto arquitectónico de las edificaciones industriales.



**ZONA COMERCIAL (CO)**

- Usos y parcelación en suelo urbano. (Art. 307 del P.G.O.U./96)

Necesidad de establecer unos parámetros mínimos de parcelación en suelo urbano, al igual que

procede la inclusión de mayor número de usos compatibles.

## ZONA HOTELERA (H)

- Reversión a Ordenanza particular.

Estudio pormenorizado de los parámetros de los nuevos usos hoteleros, además de inclusión de nuevos usos compatibles que complementen el uso principal. Estudiar la posibilidad de reversibilidad del uso hotelero a otros usos.

### 2.4.6.2. De la revisión de los usos admitidos en suelo urbano y sus compatibilidades.

La normativa urbanística del P.G.O.U./96 que regula los usos admitidos en Suelo Urbano se reflejan en dos partes que es necesario analizar para considerar el resultado práctico de su aplicación ordinaria. En este sentido, el Capítulo 1 "Regulación de Usos y medidas de protección" del Título II de la Normativa Urbanística (B.O.P. 05/02/2.001), en el artículo 53 "Sobre la regulación de Usos", donde se indica lo siguiente:

*...El Plan General **regula de forma pormenorizada los usos** que afectan a los terrenos calificados como Suelo Urbano .*

*...En atención a su significación, **las presentes normas desarrollan específicamente los usos:** extractivos, de aparcamiento, de viviendas e industrial.*

Este tipo de regulación atiende con respecto a los usos admitidos en el Suelo Urbano, aquellos que se indican en el artículo 56 "Clases de Usos", y se particularizan en cada sub-zona (MC, CJ, UAS...) con una aplicación del tipo de uso en referencia al uso dominante y a los usos incompatibles.

Las clases de Usos, el P.G.O.U./96 los clasifica con referencia a los siguientes conceptos:

**Según su función**, compuesto por 22 tipos distintos; y

**Según su naturaleza**, donde diferencia entre uso público, privado y/o colectivo.

Esta relación de usos, contemplada desde la perspectiva histórica, de principios de los años 90, no considera las condiciones de compatibilidad, desde una óptica medioambiental que actualmente se encuentra más desarrollada que entonces (G.I.C.A.), y que en realidad dispone de técnicas y medidas de prevención para evitar, por ejemplo incidencias acústicas o ambientales por producción de ruidos o gases que puedan ser incompatibles con el hábitat residencial.

Con referencia al desarrollo de la regulación de Usos (Art. 55), el P.G.O.U./96 determina lo siguiente:

***En Suelo Urbano**, el Plan General regula de forma detallada la implantación de los usos sobre esta parte del territorio. No obstante, **mediante una ordenanza específica, podrán regularse más restrictivamente las determinaciones del Plan General** en cuanto a la localización y características de los usos admitidos.*

*También en Suelo Urbano, **los Planes Especiales de Reforma Interior podrán restringir la localización y características de los usos admitidos, y admitir usos no contemplados por el Plan General** siempre que sean compatibles con los expresamente admitidos por este.*

En este sentido, debe indicarse que no se ha desarrollado, de manera general, en Suelo Urbano ninguna ordenanza específica, que de manera más restrictiva, regulara determinados usos que fueran incompatibles con el uso residencial salvo lo indicado, en su caso, por la normativa sectorial.

Con respecto a los Planes Especiales de Reforma Interior, la R.P.G.O.U./2.014 asume, en esta fase de AVANCE, las determinaciones reguladas en el P.E.P.R.I. del Centro Histórico de Vélez Málaga, las cuales se encuentran aprobadas definitivamente (BOP 15/09/2.008).

#### El Uso por cada sub-zona de la Ciudad

La normativa urbanística del P.G.O.U./96 regula específicamente los usos en cada una de las sub-zonas (MC, CJ, UAS,...) que se determinan con relación a la Calificación del Suelo Urbano. En este sentido, se define en cada una de ellas un apartado específico denominado "Condiciones de Uso", donde se define el Uso dominante y los usos complementarios y compatibles.

#### La revisión de Usos existentes

En este documento de R.P.G.O.U./2.014, y en coherencia con el objetivo territorial de orientar la renovación y rehabilitación urbana hacia un concepto de "Ciudad Compacta", se definirán en cada sub-zona el uso dominante, y se determinarán los usos prohibidos o incompatibles, sea en un ámbito urbano residencial ó productivo, comercial ú turístico.

Esta revisión de los usos existentes tratará de que sea posible una mayor mezcla de actividades, donde especialmente residencia y actividad laboral no deben ser excluyentes *per se*, desde una lógica medioambiental. La incompatibilidad de usos vendrá orientada por la Normativa de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía (G.I.C.A..2.007), o en su caso, del Estado, y la R.P.G.O.U./2.014 regulará en cada sub-zona los usos dominantes y aquellos que se consideran incompatibles, el resto se considerarán compatibles.

#### Las nuevas Ordenanzas Municipales por Tipos arquitectónicos

Como criterio general el documento de la R.P.G.O.U./2.014 ésta, tratará de respetar la identificación de tipos de ordenanzas en Suelo Urbano, a efectos de facilitar una aplicación lógica para la interpretación de los ciudadanos. Esto supone que se mantendrán los títulos de las ordenanzas por sub-zonas, como MC "Manzana Cerrada", OA "Ordenación Abierta", CJ "Ciudad Jardín" o UAS "Vivienda Unifamiliar Aislada".

Únicamente se modificará y/o suprimirá la denominación de ordenanza de CTP "Colonia Tradicional Popular", con objeto de asimilarla a la tipología arquitectónica de Manzana Cerrada de baja altura de la edificación, y condiciones específicas de la ocupación del suelo.

No obstante, en función de la aplicación práctica que las ordenanzas del P.G.O.U./96 con referencia a la imagen urbana de los núcleos del municipio, analizados mediante imágenes con distintos ejemplos, en el **apartado 2.4.6.1 anterior**, el documento de R.P.G.O.U./2.014 introducirá algunas correcciones en la definición de la regulación normativa particular de cada sub-zona en las nuevas ordenanzas.

En este sentido, debe indicarse que estas modificaciones tienen como objetivo principal realizar una definición de los parámetros de ordenación (edificabilidad, ocupación, altura, separación a linderos,...) que tenga una lectura clara y evite interpretaciones discordantes con la regulación morfológica.

#### Las nuevas Ordenanzas Municipales de Edificación y Urbanización

La legislación urbanística vigente en Andalucía, L.O.U.A. 2/2.012 determina en su artículo 23 el concepto de las Ordenanzas Municipales de Edificación y de Urbanización, si bien indicando que lógicamente no pueden entenderse como las propias del documentos de planeamiento general, sino como complementarias a las mismas previstas en el nuevo PGOU.

En cuanto a su objeto, las Ordenanzas Municipales de Edificación podrán tener por objeto regular los aspectos morfológicos, incluidos los estéticos, y cuantas otras condiciones, **no definitorias directamente de la edificabilidad y el destino del suelo**, sean exigibles para la autorización de los actos de construcción, edificación y usos susceptibles de realización en los inmuebles, debiendo ajustarse a la normativa sectorial.

En cuanto a las Ordenanzas Municipales de Urbanización podrán tener por objeto regular los aspectos relativos al proyecto, ejecución material, entrega y mantenimiento de las obras y los servicios de urbanización. En todo caso, deberán ajustarse a las disposiciones sectoriales reguladoras de los distintos servicios públicos o de interés público.

A efectos del presente documento de AVANCE de la R.P.G.O.U./2.014, y desde una óptica de transparencia y claridad de las normas urbanísticas que afectan a los ciudadanos, se incluirá en el documento de Aprobación Inicial unas Ordenanzas Municipales de Edificación y Urbanización, que respetando lo indicado en la legislación de la L.O.U.A. 2/2.012, sean complementarias a la propia normativa del nuevo P.G.O.U.

En este sentido, se procederá a deslindar ambas normas y a delimitar la competencia para su aprobación, o en su caso, modificación al tratarse de ordenanzas que tienen que ver con la ordenación pormenorizada del Plan General de Ordenación Urbanística. De esta forma existirá un Título de la Memoria propositiva que regule las Ordenanzas de Edificación y Urbanización, que pueda expresarse con una única lectura.

### 2.4.7. SUELO NO URBANIZABLE / 1.996.

#### 2.4.7.1 Suelos No Urbanizables con protección especial por el P.G.O.U./96: adecuación a la ordenación territorial y a los espacios naturales clasificados

La valoración del Suelo Rural, o conocido en su definición urbanística como "Suelo No Urbanizable" ha venido modificando su percepción desde los años 80 como un espacio residual con referencia al modelo urbano-territorial, aunque sin duda mayoritario de cualquier municipio, para ir adquiriendo un papel de mayor relevancia en Andalucía a partir de la ordenación territorial, desde mediados de los años 90.

En el caso de la provincia de Málaga, y sin duda, como consecuencia de proteger determinados ámbitos del suelo rural que debido a sus características naturales, morfológicas y paisajísticas constituirían una

clara identidad de los distintos municipios, la Junta de Andalucía promovió en 1.987, a través de la Consejería de Obras Públicas y Transportes y en colaboración con las Diputaciones Provinciales, unos documentos que trataban de fijar, al menos, una primera valoración territorial y ambiental, y unos límites a los usos que el planeamiento urbanístico podía definir en dichos ámbitos.

En el caso de la provincia de Málaga, el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos (**P.E.P.M.F.**) en fecha 25/03/1.987 BOJA se publica la Orden del Consejero de Obras Públicas y Transportes, de 7 de julio de 1.986, por la que dicho documento se aprueba definitivamente.

Con posterioridad, y durante la década de los 90, este documento suponía una referencia territorial que debía ser respetado por los distintos planeamientos urbanísticos generales de los diferentes municipios, determinándose una regulación específica del suelo no urbanizable afectado.

En el caso del municipio de Vélez Málaga, la redacción del vigente P.G.O.U./96 adopta como criterio reconocer como "suelos no urbanizables con protección especial" aquellos ámbitos que estaban reconocidos en el P.E.P.M.F., como era el caso de los "**Paisajes Agrarios Singulares**" **AG-3** "Vega del Río Vélez", **AG-4** "Huertas de Valle Niza" y **AG-5** "Huertas de Río Seco".

En el citado Plan Especial de Protección se consideraban "Paisajes Agrícolas Singulares", aquellas áreas representativas, normalmente dehesas, vegas, regadíos, de aquellos paisajes agrarios de gran calidad paisajística y/o productiva. Estos espacios se consideraban particularmente importantes como articuladores de la actividad agraria circundante.

Debe entenderse que estos "paisajes agrícolas" no tienen el valor especial de los "paisajes naturales", y por tanto, su propia utilización para labores de explotación agrícola suponía, ya de por sí, un espacio más dinámico que lógicamente podía ser alterado en las condiciones de su paisaje valorado como "singular".



Imagen aérea del paisaje agrario del litoral de Almayate (1.996)

De hecho del análisis realizado mediante fotografías aéreas (Vuelos 1.996 y 2.011) sobre los usos del suelos en el SNU, en esta fase de AVANCE, con referencia al estado actual de estos ámbitos, se detecta (Ver plano informativo MF.I-1 "Usos del Suelo. Vegetación Natural"), que la normativa urbanística aplicada (P.G.O.U./96) sobre las actuaciones permitidas junto al propio proceso de tensión urbana, han supuesto la aparición de numerosos usos antrópicos dispersos por el territorio "rural", que nada tienen que ver con una protección paisajística, la cual va devaluándose.



Imagen aérea del paisaje agrario del litoral de Almayate (2.011)

**La ordenación territorial P.O.T.AX.**

Estas protecciones paisajísticas se mantienen en vigor, y se integran en el planeamiento urbanístico municipal, hasta que se publica la aprobación definitiva del Plan de Ordenación del Territorio “Costa Oriental\_Axarquía” (P.O.T.AX.), B.O.J.A. 03/10/2006, como documento de mayor rango territorial.

En la disposición transitoria primera del Decreto de aprobación, se indicaba que el planeamiento urbanístico general vigente, como era el caso del P.G.O.U./96 de Vélez Málaga, debía adaptarse a las determinaciones previstas, en el plazo máximo de cuatro años. Y en concreto en la **disposición derogatoria única**, se indicaba lo siguiente:

... “que **quedan derogadas** cuantas disposiciones de igual o inferior rango contradigan lo establecido en este Decreto, y **expresamente las determinaciones que, respecto a dicho ámbito, vienen contenidas en el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la provincia de Málaga**, aprobado por Orden del Consejero de Obras Públicas y Transportes, de 7 de julio de 1986, y en las Directrices Regionales del Litoral de Andalucía, aprobadas por el Decreto 118/1990, de 17 de abril.

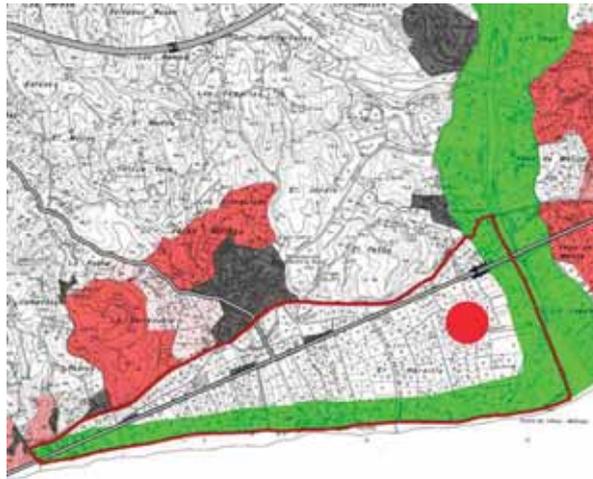
Actualmente, y tras pasar el año 2.010, como plazo de referencia, sin que se produjera la adaptación del P.G.O.U./96 al P.O.T.AX., y teniendo en cuenta la tramitación del Plan de Protección del Corredor Litoral (P.P.C.L.A.), se ha producido un cambio sustancial en las determinaciones que afectan a los suelos no urbanizables de especial protección.



Zona de protección litoral determinada por el P.P.C.L.A. sobre la antigua zona de AG-3 “Paisaje agrario singular” (P.P.M.F.)

Las determinaciones contradictorias que se revelan cuando se comparan las propuestas de la planificación territorial, entre el P.O.T.AX. y el P.P.C.L.A., como es el caso del ámbito territorial de la antigua zona de “Paisaje Agrario Singular” AG-3 “Vega del Río Vélez”, requiere por parte de la revisión municipal del

PGOU/2014 de un encaje de protección del suelo, sobre la alternativa que pueda suponer una menor transformación.



Se indica con punto rojo, la zona determinada por el P.O.T.AX. para Zona de Dinamización Turística "DELTA DEL VÉLEZ"

Es por lo anteriormente expuesto que la adaptación de la R.P.G.O.U./2014 a las determinaciones de la ordenación territorial (P.O.T.AX. 2.006), y a la protección litoral (P.P.C.L.A. 2.013), en su caso si se concluye su tramitación, con referencia a los ámbitos del Suelo No Urbanizable que deben ser reconocidos como de "Protección Especial" por motivo de "ordenación territorial", supone que las determinaciones incluidas en dichos documentos, con rango de norma, modificarán los suelos definidos por el P.G.O.U./96 como Suelo No Urbanizable de Protección Especial.

En este sentido, en este AVANCE, en el Suelo No Urbanizable se respetarán las protecciones definidas por el Plan de Protección del Corredor Litoral (P.P.C.L.A.), si se mantiene según la versión de Julio/2.013, salvo en la zona de relación urbana entre Torre del Mar y Caleta de Vélez, donde se propone "un corredor urbano" que sea compatible con el funcionamiento de la futura "Ciudad Compacta" y con la protección del litoral.

Con respecto al P.O.T.AX. se incluirán en la categoría de **Suelo No Urbanizable "de protección especial" por afectación territorial**, los elementos que constituyen "espacios libres de interés territorial", como es el caso de:

- a) El corredor marítimo terrestre.
- b) Las áreas de adecuación recreativa.
- c) Los miradores en hitos y viarios paisajísticos.
- d) La vía verde.
- e) Los espacios libres vinculados al litoral.



Se indica con punto rojo, en la zona de la desembocadura del Río Vélez, el ámbito del espacio libre vinculado al Litoral.

Con referencia a la **protección de los espacios naturales y los recursos** se integrarán dentro de los ámbitos objeto de protección, las zonas definidas por el P.O.T.AX. como:

**A) Zonas de Protección Ambiental**, que están definidas por normativa sectorial:

- a) Los Espacios Naturales Protegidos.
- b) Los Lugares de Importancia Comunitaria.
- c) Las Vías pecuarias
- d) El Dominio Público Hidráulico y el Dominio Público Marítimo Terrestre.

**B) Zonas a proteger por su interés territorial**, que están delimitadas en el Plano de Ordenación Territorial del P.O.T.AX.

- a) Las zonas de interés territorial.
- b) El entorno del Embalse de la Viñuela.
- c) Los hitos paisajísticos.
- d) Las divisorias visuales.
- e) Los acantilados

**C) Zonas que delimitan ámbitos reconocidos por el Patrimonio Histórico**, que están indicadas en el Plano de Ordenación Territorial del POTAX.

- a) Yacimientos arqueológicos, de interés territorial. (YAM)
- b) Elementos ó edificaciones catalogados como Bien de Interés Cultural (BIC)

Por otra parte, la revisión del P.G.O.U./2.014 integrará entre sus determinaciones cómo **“suelos no urbanizables con protección de riesgos”** aquellas zonas que suponen riesgos del medio físico, por causas de erosión, elevada pendiente y/ó por motivos de inundabilidad. En este último caso, se incluirán como **“Zona Cautelar de Riesgo de Inundación”**, la huella definida en el Plano de Ordenación territorial del P.O.T.AX., en tanto en cuanto se elabore por la Administración Pública competente de la Junta de Andalucía un estudio específico del riesgo de arroyos y del río Vélez del municipio.



Se indica con punto rojo, la zona de inundación del Río Vélez y los suelos con pendiente superior al 50% en la Sierra

**Zona Regable del Plan Guaro. (R)**

Por último cabe indicar que en la normativa del P.O.T.AX. se recomienda la adaptación del Plan Guaro (P.G) a los procesos reales sobrevenidos por el desarrollo agrícola del ámbito, y a los cambios producidos por la expansión urbanística y localización de infraestructuras viarias.

No obstante, la revisión de sus condiciones territoriales, de sus límites para adaptarlos a la realidad de actividad agrícola ó el establecimiento de nuevas previsiones de demanda de agua, se traslada temporalmente a una posible revisión del PG.

Debe indicarse, no obstante, que el origen del Plan Guaro parte de la declaración de interés nacional, mediante **RD 943/1.984**, de 9 de mayo, de la **transformación en regadío de la zona regable del Guaro** (Málaga). Mediante R.D. 594/1.989 de 2 de junio (B.O.E. 132 de 3 de Junio de 1.989), se aprueba por el Estado, el Plan General de Transformación, que abarca una superficie inicial de 10.885 has, de las se consideran regables unas 8.900 has., y de estas aproximadamente un 50% estaban en secano. Los términos municipales afectados son: Almachar, **Vélez-Málaga**, Benamocarra, Benamargosa, Cuetar, La Viñuela, Algarrobo, Sayalonga, Arenas, Torrox y Canillas de Aceituno.

En Septiembre del año 2.013, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a través de la Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias (SEIASA) ha suscrito un convenio de colaboración con la Comunidad de regantes "Junta Central de Usuarios del Sur del Guaro", cuyo objeto es la modernización y consolidación de los regadíos de esta zona regable.

En este sentido, se ha aprobado una actuación denominada "**Proyecto de modernización y consolidación de regadíos de la C.R. Plan Guaro (Vélez Málaga)**". Este plan afecta a una superficie de 2.700 has., que se encuentran dedicadas a cítricos, frutales tropicales y horticolas al aire libre. El objetivo básico de esta actuación es lograr un uso eficiente para riego de los recursos hídricos disponibles en la comarca de Axarquía. Y en este sentido, es necesario integrar agua de distintas fuentes: presa de la Viñuela, recursos del tratamiento terciario de la EDAR Vélez Málaga, y reactivación de pozos existentes y de nueva creación del acuífero, mediante un conjunto de conducciones, impulsiones, depósitos y tuberías de distribución, necesarias para dar cobertura a la superficie de riego.

Con referencia a este espacio rural del SNU, **la RPGOU/2.014 planteará una regulación específica para las actividades ligadas a la actividad agrícola en las zonas del Guaro que se encuentran en actividad**, sin que ello suponga un tratamiento de "SNU con especial protección", pero sí la necesidad de restringir los usos que no sea conveniente desarrollar por una incidencia negativa, antrópica ó contaminante, respecto a aquellos que se encuentren directamente relacionados con las actividades agrícolas de este espacio territorial, objeto de modernización por la progresiva puesta en valor de las infraestructuras rurales de regadío, lo que permitirá, en su caso, elevar la cota de nivel de servicio, ahora establecida en +140.

#### 2.4.7.2 Suelo No Urbanizable Común: regulación de usos y normativa

La normativa urbanística del P.G.O.U./96, publicada en **B.O.P. 05/02/2.001**, en su artículo 362 define el Suelo No Urbanizable como:

*...“Es aquel suelo del término municipal que no puede ser urbanizado **porque deba ser protegido, o no sea necesario incluirlo como suelo urbano o urbanizable.** según el programa de suelo previsto por este Plan General”.*

Esta valoración excluyente, que en cierto modo entendía este ámbito territorial del municipio en un contexto residual de los ámbitos urbanos, conducía a establecer en la regulación normativa de ordenación en el Suelo No Urbanizable Común (SNU), actual Suelo Rural sin especial protección, una cierta mescolanza no fácil de interpretar entre usos admitidos, compatibles y "condiciones particulares de edificación por usos".

La regulación de los usos dominantes y complementarios se expresa en el **artículo 367**, donde se indica que el **uso dominante será el agrícola**, "siéndolo también en algunas áreas concretas, el forestal, y el de ganadería extensiva".

Los usos compatibles con los dominantes se regulan en el **artículo 368**, considerándose los siguientes:

*...Uso extractivo, vertedero de residuos sólidos urbanos, vertedero de escombros y tierras, de gran industria, industrias nocivas y peligrosas, grandes instalaciones e infraestructuras, de alojamientos, de equipo público, de ganadería estabulada, chatarrería, camping y otros usos semejantes, **así como los determinados en las Condiciones Particulares de Edificación de la presente Normativa**, no expresamente referenciados en este apartado.*

Sin embargo en el mismo artículo se definen otros usos no contemplados en la relación anterior, como el "**uso residencial**" ó de vivienda rural, ó el "**uso de alojamientos**" (campamentos turísticos y hoteles), que ya contienen una definición de su posible desarrollo, y que en el caso hotelero se sintetiza, en que se pueden construir edificaciones de uso hotelero con una parcela mínima de 30.000 m<sup>2</sup>s y una edificabilidad de 0,20 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s., en un artículo que sólo debiera contemplar el uso y no sus condiciones de implantación.

Para concluir con los usos incompatibles (art. 369), el PGOU/96 da lugar a "un cierto axioma" que se expresa de la siguiente forma:

*...En el Suelo No Urbanizable se considerarán usos incompatibles y **por consiguiente prohibidos**, todos los no enumerados dentro de los usos dominantes, complementarios y compatibles.*

El problema que se ha venido planteando en el municipio, con el paso del tiempo, es que esta "forma generalista de prohibir", conduce lógicamente a no permitir ningún uso que no estuviera recogido en una normativa redactada en 1.996, que de esta forma **no contempla una evolución de los usos y actividades**, y donde posiblemente la incidencia negativa de los usos incompatibles debiera contemplarse en un contexto medioambiental, que la misma normativa de la Comunidad Autónoma ha venido actualizando.

Es por lo anteriormente expuesto brevemente a título de ejemplo, que la Revisión del P.G.O.U./2.014 propone una **regulación específica del Suelo Rural**, que no tiene características de protección, partiendo de los conceptos de usos admitidos y propios del Suelo No Urbanizable, según la definición contemplada en el artículo 46 de la L.O.U.A. 2/2.012, con relación a lo siguiente:

..**Pertenecen al suelo no urbanizable común, sin protección especial**, los terrenos que el Plan General de Ordenación Urbanística adscriba a esta clase de suelo, por las siguientes características:

- SUELO NO URBANIZABLE, que se considera impropcedente su transformación al considerar razones justificadas de sostenibilidad, racionalidad y condiciones estructurales del municipio.
- SUELO NO URBANIZABLE DE HABITAT RURAL DISEMINADO (HRD), al constituir el soporte físico de asentamientos rurales diseminados, vinculados en su origen al medio rural, cuyas características, atendidas las del municipio, proceda preservar.
- SUELO NO URBANIZABLE de carácter NATURAL Ó RURAL, que constituyen el SNU Común.

La regulación de usos en el Suelo No Urbanizable Común o Suelo Rural de la R.P.G.O.U./2.014 tendrá como referencia lo indicado en el artículo 52 de la L.O.U.A. 2/2.012, donde se indica expresamente, entre otras actuaciones lo siguiente:

Las obras o instalaciones precisas para el desarrollo de las actividades enumeradas en el artículo 50.B a), **que no estén prohibidas expresamente** por la legislación aplicable por razón de la materia, por los Planes de Ordenación del Territorio ó por el Plan General de Ordenación Urbanística y los Planes Especiales.

**En estas categorías de suelo están prohibidas las actuaciones que comporten un riesgo previsible y significativo, directo o indirecto, de inundación, erosión o degradación del suelo.** Serán nulos de pleno derecho los actos administrativos que las autoricen, que contravengan lo dispuesto en la legislación aplicable por razón de la materia o en los planes urbanísticos.

(\*) art. 50.B a)

Cualquiera que sea la categoría a la que estén adscritos, **la realización de los actos precisos para la utilización y explotación agrícola, ganadera, forestal, cinegética o análoga a la que estén efectivamente destinados**, conforme a su naturaleza y mediante el empleo de medios técnicos e instalaciones adecuados y ordinarios, que no supongan ni tengan como consecuencia la transformación de dicho destino, ni de las características de la explotación.

Los trabajos e instalaciones que se lleven a cabo en los terrenos quedan **sujetos a las limitaciones impuestas por la legislación civil y administrativa aplicables por razón de la materia** y, cuando consistan en instalaciones u obras, deben realizarse, además, de conformidad con la ordenación urbanística aplicable.



Se indica con punto verde, zona de Potencialidad Forestal del P.G.O.U./96, sin características forestales

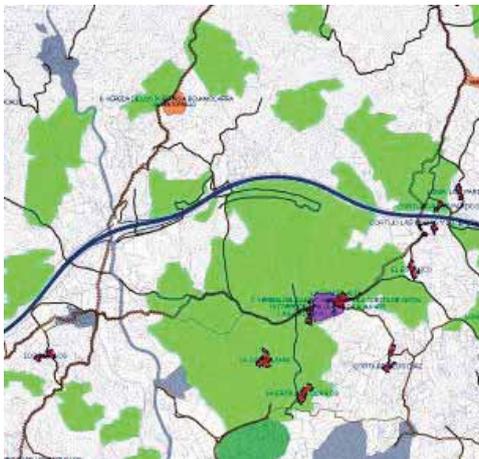
En este sentido, en el Suelo No Urbanizable Común, no afectado por riesgos preVISIBLES, la R.P.G.O.U./2.014 establecerá aquellos usos que se consideren incompatibles con el medio rural, sobre la base de las afecciones ambientales de las actividades que se propongan desarrollar.

Se adoptará como criterio y referencia para definir la compatibilidad de los usos en el Suelo No Urbanizable Común, la relación de usos que se incluyen en el anexo I de la Ley 7/2.007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía, que define las categorías de actuaciones que, en su caso, por su incidencia ambiental están sometidas a los instrumentos de prevención y control ambiental.

### 2.4.7.3 La delimitación de los asentamientos rurales diseminados.

El Ayuntamiento de Vélez Málaga, con referencia a los asentamientos rurales diseminados, y a través del Área Municipal de Urbanismo, ha redactado y tramitado un documento técnico denominado **AVANCE PARA LA IDENTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DE LOS ASENTAMIENTOS URBANÍSTICOS Y LOS ÁMBITOS DE HABITAT RURAL DISEMINADOS**.

El objeto de este documento es la delimitación de los asentamientos urbanísticos y de los ámbitos de Hábitat Rural Diseminados existentes en el Suelo No Urbanizable del término municipal de Vélez-Málaga, todo ello conforme al Decreto 2/2.012 de 10 de enero, por el que se regula el régimen de las edificaciones y asentamientos existentes en el Suelo No Urbanizable de la Comunidad Autónoma de Andalucía, publicado en el BOJA número 19, de 30 de enero de 2.012.



Asentamientos de Hábitat Rural Diseminado (H.R.D.) al Sur de la Autovía A7, zona Oeste del municipio.

El documento se caracteriza por ser análogo a un Avance de planeamiento y posee la naturaleza jurídica de una ordenanza municipal, tal y como se establece en el art. 4 del citado decreto, para la delimitación de los asentamientos urbanísticos no contemplados aún en el PGOU.

Este Avance constituye un documento, de carácter cautelar, en tanto en cuanto se establezca definitivamente dicha delimitación por la R.P.G.O.U./2.014, pudiendo identificar por reducción, las edificaciones aisladas del municipio por no encontrarse en el interior de dichas delimitaciones.

Este documento permite dilucidar la aplicación del régimen correspondiente de las edificaciones aisladas que no se encuentren integradas en asentamiento urbanístico y/o H.R.D. alguno. Asimismo, el Avance también servirá de orientación en el ámbito de la redacción de la Revisión del P.G.O.U., para la incorporación al planeamiento urbanístico de los asentamientos y/o H.R.D. existentes, así como de la adecuación del HRD ya determinado por el PGOU/96 bajo los mismos criterios de delimitación utilizados para la redacción del Avance de los asentamientos rurales, además de reconocer otros posibles H.R.D tras la nueva reconfiguración urbanística del R.P.G.O.U./14, que clasifique como SNU, suelos que hubiera contemplado el P.G.O.U./96 como urbanizables.

### TITULO 3. Memoria DIAGNOSIS PROPOSITIVA

## CAPÍTULO 1. REORIENTACIÓN DEL MODELO URBANO-TERRITORIAL.

### 3.1.1. LAS REFERENCIAS PARA APROXIMARNOS A LA SOSTENIBILIDAD DEL MODELO URBANO.

Cuando en 1.987 se presenta por la Comisión Mundial para el Medio Ambiente y el Desarrollo de la O.N.U. el documento "Our Common Future" (Nuestro futuro Común) conocido, por su autoría, como "Informe Brundtland" se sintetiza una idea matriz que relaciona economía y medio ambiente, la cual se define de la siguiente forma:

**...aquel proceso que "satisface las necesidades presentes, sin amenazar la capacidad de las generaciones futuras de abastecer sus propias necesidades".**

Cuando han transcurrido más de veinticinco años, sin duda, se ha avanzado en la aplicación del concepto de sostenibilidad en diferentes campos de las actividades económicas, pero ello, no parece que suponga un cambio de enfoque profundo en el ámbito urbano del planeta.

Es a partir de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y el Desarrollo, la denominada **Cumbre de Río (1.992)**, cuando el concepto de la **SOSTENIBILIDAD** fue aceptado internacionalmente, lo que tuvo como consecuencia la aprobación de los siguientes documentos:

- a) Declaración de Río para el Medio Ambiente y el Desarrollo;
- b) Agenda 21;
- c) Convenio sobre Diversidad Biológica y
- d) Convenio sobre Cambio Climático

que han sido el soporte básico de la articulación de las políticas ambientales.

El desarrollo económico basado en la sostenibilidad ambiental ha constituido una apuesta evidente por parte de la Unión Europea, la cual ha venido desarrollando este concepto con referencia a los diferentes programas de actuación, compromisos y declaraciones institucionales.

En este contexto la primera conferencia europea sobre "Ciudades y Municipios Sostenibles" se celebra en Aalborg (Dinamarca) en 1.994, y sus conclusiones se reflejan en la conocida "*Carta de las Ciudades Europeas hacia la Sostenibilidad*" ó **Carta de Aalborg**.

Posteriormente, en fecha 11 de Junio de 2.004, se revisa y adaptan los principios de la citada Carta anterior en el documento denominado como "**Compromisos de Aalborg+10**" (\*), que lógicamente marcan una tendencia hacia el enfoque de la aplicación de la sostenibilidad en las actuaciones urbanas. En este sentido, destacamos dos compromisos básicos con referencia a la planificación urbana y la movilidad:

(\*) Ciudad de Aalborg, Consejo de municipios y regiones de Europa (CEMR) y Gobiernos Locales por la Sostenibilidad (ICLEI)

#### COMPROMISO QUINTO: PLANIFICACIÓN Y DISEÑO URBANÍSTICO

Nos hemos comprometido a asumir un papel estratégico en el diseño y planificación urbana y a enfocar los temas ambientales, sociales, económicos, de salud y culturales hacia el beneficio común. Por lo tanto vamos a trabajar para:

1. **Regenerar y reutilizar** las zonas degradadas y abandonadas.
2. **Evitar el crecimiento urbano desmesurado**, logrando densidades urbanas apropiadas y priorizando el desarrollo urbano en zonas ocupadas frente a zonas verdes.
3. **Asegurar un urbanismo de usos del suelo mixtos**, con un balance equilibrado entre la actividad laboral, residencial y de servicios, dando prioridad a un uso residencial en el núcleo urbano.
4. **Asegurar una conservación, renovación y reutilización** apropiada de nuestra herencia cultural urbana.
5. **Aplicar requerimientos para un diseño y construcción sostenibles** y promover la arquitectura de alta calidad favoreciendo las nuevas tecnologías de construcción.

#### COMPROMISO SEXTO: MEJOR MOVILIDAD Y REDUCCIÓN DEL TRAFICO

Reconocemos la interdependencia del transporte, la salud y el medio ambiente y estamos comprometidos a promover firmemente los modelos de movilidad sostenibles. Por lo tanto vamos a trabajar para:

1. **Reducir la dependencia del transporte privado** motorizado y promover alternativas atractivas que sean accesibles para todos.

2. **Aumentar** el porcentaje de desplazamientos en transporte público, peatonal y en bicicleta.
3. **Promover el cambio** a vehículos con bajas emisiones.
4. **Desarrollar** planes integrados de movilidad urbana sostenible.
5. **Reducir** el impacto del transporte en el medio ambiente y en la salud pública.

### La sostenibilidad urbana en España y en Andalucía

Como consecuencia de estos acuerdos que tratan de impulsar, en el ámbito de los municipios europeos, un enfoque compartido con referencia al concepto de sostenibilidad, en España se ha venido trabajando, primero a través de las Agendas Locales AG-21 en un gran número de municipios, y en 2.010 el Ministerio de Vivienda del Estado publica el denominado **"Libro Blanco de la Sostenibilidad en el Planeamiento Urbanístico Español"**, elaborado por un equipo multidisciplinar dirigido por José Fariña Tojo, catedrático del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la E.T.S.A. de la Universidad Politécnica de Madrid, junto a José Manuel Naredo, Doctor en Ciencias Económicas por la Universidad Complutense de Madrid, y experto en estadística, miembro del Cuerpo de Estadísticos Facultativos del Estado.

En este documento, se incluye en su apartado quinto "Decálogo a favor de un urbanismo más sostenible" unos criterios o recomendaciones de sostenibilidad orientados hacia la práctica urbanística, los cuales se pueden sintetizar en lo siguiente:

1. **Reordenación de los usos agrícolas. No pueden seguir dedicándose suelos de alta rentabilidad agrícola a la urbanización.**
2. **Debe potenciarse la agricultura y ganadería periurbanas de proximidad.**
3. **Deben reconvertirse las áreas agrícolas degradadas en zonas forestales.**
4. **Debe reducirse el uso del territorio dedicado a un turismo basado en el consumo del mismo. De los muchos tipos de turismo que se pueden producir en la sociedad actual, aquellos basados en el contacto con una naturaleza que cuente con determinados valores no antrópicos son los más difíciles de gestionar, y ello porque resulta imprescindible mantener estos valores para hacerlo sostenible.**
5. **Debe reducirse significativamente el consumo de suelo, ya que se constata el creciente consumo de suelo urbano por habitante. Además este aumento del consumo del suelo no sólo se produce por el aumento de la superficie edificada destinada a vivienda o a la construcción de locales. Sino básicamente por el aumento de la superficie urbanizada necesaria para dar servicios a estas viviendas, particularmente por las infraestructuras de comunicaciones y atención al tiempo libre en la naturaleza.**
6. **Debe evitarse la dispersión. La actual configuración urbana, basada en esparcir la ciudad por el territorio y posible sólo gracias al automóvil, resulta negativa desde el punto de vista de la racionalidad urbana.**
7. **Debe complejizarse la mezcla de usos en las áreas urbanizadas. Frente al esquema de la forma de organización arborescente debe oponerse el esquema de organización semirreticulada de la ciudad tradicional, en el cual cada elemento puede depender a la vez de varios conjuntos ó subconjuntos, dando lugar a una estructura más flexible y eficiente. (C. Alexander)**
8. **Deben controlarse los estándares y densidades poblacionales. Es necesario contar con servicios e infraestructuras dimensionados para que el ciudadano pueda desarrollar sus capacidades, pero también que no se desperdicien ni suelo ni recursos.**
9. **Rehabilitar. La puesta en carga de la ciudad existente debería ser un objetivo prioritario a conseguir. Resulta imprescindible adaptarla para mejorar sus condiciones de habitabilidad, y las actuaciones en sus edificios deben atender a criterios bioclimáticos, desde un punto de vista del diseño constructivo.**
10. **Renovar partes de la ciudad. Probablemente, en algunos casos, la rehabilitación no sea al solución más adecuada. En determinados edificios concretos (incluso piezas urbanas, en localización central ó periférica) la solución adecuada supone plantearse su derribo y reconstrucción posterior.**

### Comunidad Autónoma de Andalucía

Posteriormente, en el año 2.011 se publica un documento promovido por la Consejería de Medio Ambiente, denominado "Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana"(E.A.S.U.), donde en los apartados 5 "Desarrollo Urbano y 6 "Movilidad y Accesibilidad", se exponen sintéticamente sus objetivos básicos:

### (E.A.S.U.) QUINTO: DESARROLLO URBANO

Objetivos:

**Concebir la actividad urbanística como una función pública instrumental** que incluye el planeamiento urbanístico y su gestión, pero también el régimen de utilización del suelo, el subsuelo y el vuelo.

**Definir a la eficiencia energética y al consumo razonable de recursos** como criterios centrales en los procesos de desarrollo urbano de las ciudades, en su ordenación y en su regulación.

**Favorecer un uso eficiente del suelo**, haciendo hincapié en la generación de un equilibrio responsable entre la nueva ocupación de suelo y una mejor utilización de la ciudad consolidada, fomentando los procesos de recualificación, reurbanización y rehabilitación.

**Construir ciudad frente a la simple urbanización del territorio**, haciendo posible una ordenación multifuncional, favoreciendo la diversidad y mezcla de usos y funciones en el territorio y la complejidad urbana que crisoliza la idea de "barrio".

**Atender a la diversificación social**, favoreciendo la integración social en los nuevos crecimientos, evitando la expulsión de residentes de barrios en transformación y cooperando en la inclusión de colectivos específicos.

**Crear y conservar la ciudad policéntrica y descentralizada**, favoreciendo la implantación de nuevos centros de actividad de nivel territorial y urbano, valorando especialmente la importancia que el concepto de barrio-ciudad aporta en la ordenación y gestión a partir de un determinado umbral.

**Fomentar el funcionamiento urbano en redes**, y no exclusivamente en zonas, como sistema de ordenación, prestando especial atención a la cantidad y la calidad de la red de espacios libres, la red de proximidad y la red de equipamientos públicos y dotacionales.

**Desarrollar, en las zonas turísticas, una política urbanística** que atienda a criterios de sostenibilidad y de eficiencia en el uso de los recursos ambientales y patrimoniales y que dé servicio a un modelo turístico sostenible y de futuro.

**Adecuar la iluminación en el territorio municipal** a los conceptos desarrollados en la nueva reglamentación sobre contaminación lumínica y calidad del cielo nocturno,

## (E.A.S.U.) SEXTO: MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Objetivos:

**Hacer que la movilidad y el transporte se conviertan en factores decisivos** para la calidad de vida, la cohesión social y el progreso.

**Mejorar la eficiencia económica y energética del transporte** reduciendo el consumo de energía y la emisión de contaminantes y gases de efecto invernadero.

**Evitar la expansión de los espacios urbanos dependientes del automóvil**, frenando el urbanismo dependiente de este, de modo que se considere la proximidad como valor urbano, recreando las condiciones para realizar la vida cotidiana minimizando los desplazamientos de larga distancia, considerando el transporte público como un servicio básico en los nuevos desarrollos urbanísticos y no permitiendo nuevos desarrollos sin una planificada accesibilidad en transporte público y modos no motorizados adecuada.

La Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana (E.A.S.U.), B.O.J.A. 19/05/2.011, es actualmente la referencia marco de las políticas encaminadas a la consecución del desarrollo sostenible en Andalucía. Se enmarca dentro del Plan de Medio Ambiente de Andalucía Horizonte 2.017.

### La aplicación al planeamiento urbanístico municipal

En este marco expuesto anteriormente, se encuadra el enfoque del concepto de sostenibilidad con el que se ha abordado el documento de AVANCE de la Revisión del P.G.O.U. (R.P.G.O.U./2.014) del municipio de Vélez Málaga, tratando de adaptar los conceptos contenidos en el "Informe Brundtland" y en los "Compromisos de Aalborg+10" con referencia al P.G.O.U./96 que si bien planteó las bases para tratar de componer un modelo de "Ciudad Compacta" entre los núcleos urbanos de Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez, sin embargo, y en consonancia con la visión urbanística de los años 90, planteó una ocupación extensiva del espacio litoral del término, escasamente estructurada, la cual después de veinte años es necesario revisar y adecuar con un sentido de "no afectar a las futuras generaciones" con un sentido de la ocupación de un territorio frágil y escaso como es el del litoral.

#### 3.1.1.1 La necesidad de una visión estratégica que aproxime al ciudadano al hecho urbano.

Una de las cuestiones que ha venido derivando hacia un alejamiento de los ciudadanos de la participación cívica en los procesos urbanos consideramos que ha sido consecuencia de dos problemas instrumentales, los cuales se pueden expresar de la siguiente forma:

- **Una progresiva lentitud del proceso de tramitación** del planeamiento urbanístico general en Andalucía al mezclarse, sin duda, y confundir las escalas de aproximación entre el espacio del orden territorial y el espacio urbano de las ciudades, que ha logrado dibujar un escenario de confusión para "los

no expertos", donde los denominados "Informes Sectoriales" constituyen la clave de un proceso donde esa supervisión sectorial (Carreteras, Patrimonio, Costas,...) debía ser una información básica aportada a estos procesos por estas Administraciones sectoriales.

Y de esta cadencia de una lenta tramitación que, sin duda, pone en crisis el resultado urbano final, conduce a un desapego de los ciudadanos a la comprensión del sentido lógico de un Plan Urbanístico, en la escala municipal, cuando su efecto práctico, apenas lo percibe, como un factor de calidad urbana en su entorno próximo donde habita ó reside.

- **La escasa profundización en la participación pública** de los procesos de planificación urbana, que se mantienen sólo en claves de difusión de los "Boletines Oficiales", y en alguna interpretación en los medios de comunicación escritos, para dar a conocer la secuencia de sus aprobaciones, tiene por el contrario en la ausencia de alguna explicación didáctica de los cambios propuestos una de las líneas de trabajo necesarias, que permita abrir el debate urbano sobre la Ciudad y el municipio en la que viven.



Imagen aérea, vista del núcleo urbano de Vélez Málaga desde la zona Sur y Camino de Torrox

En este sentido, la legislación urbanística de Andalucía, L.O.U.A. 2/2.012, indica en su artículo 6 "Participación Ciudadana", lo siguiente:

*La ciudadanía y las entidades representativas de sus intereses tienen **el derecho a participar en los procesos de elaboración, tramitación y aprobación de instrumentos de ordenación** y ejecución urbanística en las formas que se habiliten al efecto y, en todo caso, mediante la formulación de alegaciones, observaciones y propuestas durante el **período de información pública** al que preceptivamente deban ser aquéllos sometidos.*

Y posteriormente, en el artículo 29 "Avances de los instrumentos de planeamiento", se indica literalmente lo siguiente:

*El procedimiento para su aprobación y su contenido se establecerá reglamentariamente, **debiendo propiciarse la adecuada coordinación administrativa y participación pública.***

Es por ello que el proceso de la Revisión del P.G.O.U. del municipio de Vélez Málaga se ha enfocado en su fase de AVANCE cómo un documento que debe ir **complementándose con la participación ciudadana en el periodo de sugerencias**, mediante una adecuada explicación didáctica, alejada de "tecnicismos", que permita hacer llegar a los ciudadanos las bases de las soluciones urbanas que se proponen.

Y es, en este sentido, y desde un punto de vista instrumental, por el que el documento de AVANCE tiene un importante **desarrollo informativo**, no exhaustivo pero sí selectivo, cuya finalidad es tratar de analizar la evolución de la realidad urbana, sucedida en el municipio desde 1996, donde el objetivo básico es poner de relieve el proceso urbano, y ello permite apreciar los aciertos, pero también las debilidades del modelo urbano-territorial del PGOU/96, aún vigente.

Por otra parte, la **parte propositiva** se construye no con imágenes finalistas de las zonas de interés estratégico, análogas a las que se producían en los planes urbanísticos de los años 80 y 90, sino mediante un "sistema de aproximación a la solución urbana que debe componer el modelo", basado en la composición de sendos planos, a escala 1/20.000 sobre cartografía básica, y 1/10.000 sobre imagen fotográfica, que permiten expresar, a modo de mosaico, los ámbitos de suelos que por su localización, su tipo de uso global, ó su intensidad y densidad, ó por su proceso de gestión urbanística, constituyen el entramado de piezas que son la referencias básicas del modelo urbano territorial de la R.P.G.O.U./2.014.



Imagen de la Avda. Juan Carlos I, calidad ambiental relevante en el eje Norte-Sur de la ciudad compacta (Vélez\_Torre\_Caleta)

La técnica que se utiliza construye el modelo sobre la base de la participación ciudadana en **la fase de información pública del AVANCE, que debe jugar un papel dinamizador**, y propone una reorientación del modelo urbano vigente a través de los ámbitos reconocidos como "Actuaciones Estratégicas" **AC.ES**, y mediante la revisión de las decisiones adoptadas en aquellos sectores de suelos urbanizables sectorizados **ADAP.**, que se encuentran aún sin urbanización, y donde es posible aún mejorar las soluciones de proyecto de esos vacíos urbanos, aplicando un sentido de sostenibilidad urbana.

La utilización del convenio de planeamiento y gestión urbanística, como instrumento previsto en la LOUA 2/2012, para alcanzar soluciones urbanas consensuadas en los sectores urbanizables sin urbanización ó para reprogramar el número de viviendas previstas en sus planeamientos parciales, aprobados definitivamente, supone la práctica de un Urbanismo Concertado, que tiene su sentido en la participación de los ciudadanos en las decisiones de interés general del modelo urbano de la Revisión del P.G.O.U./2.014.

### 3.1.1.2 La sostenibilidad como hoja de ruta hacia un municipio más cohesionado

Actualmente cuando existe en nuestro país un escenario socioeconómico complejo que se revela en las dificultades que tienen una importante cantidad de personas para tener un puesto de trabajo, y donde a pesar de la mejora de algunos indicadores económicos en este último año, en un contexto globalizado existe todavía un recorrido difícil, que necesitará de tiempo para superar este periodo incierto.

Es por ello, y precisamente por encontrarnos en una etapa de crisis económica, de la que se trata de salir, la revisión del P.G.O.U./2.014 no es sólo un ejercicio legal, derivado de las determinaciones de la ordenación territorial del POTA en la aplicación de sus normas y directrices, sino especialmente supone una oportunidad para regenerar un modelo urbano, el de los años 90, que hoy en día se percibe como "fuera de contexto" con respecto a la utilización del territorio y "al tempo y calidad" de la renovación urbana.

En este sentido, la revisión del P.G.O.U./2.014 debe utilizar los conceptos que comienzan a ser asumidos en los foros sociales para la aplicación al Urbanismo, con referencia a la "sostenibilidad urbana". Las ideas sobre la regeneración y reutilización de tejidos urbanos abandonados ó degradados; el control de los crecimientos urbanos desmesurados; la conservación, renovación y reutilización (RRR) que se deriva de la herencia cultural; junto al apoyo hacia un mestizaje de usos compatibles con la residencia que permita crear actividad urbana, suponen algunas de las claves de esta nueva visión urbana.



Interpretación de los elementos de sostenibilidad urbana (Torre del Mar y Caleta de Vélez)

Y sin embargo, existe una idea más que no puede olvidarse, como es el concepto de la cohesión urbana en la planificación y en la estrategia urbana del Plan. Una ciudad o un municipio, con una escasa cohesión suele revelar tensiones sociales, y sin duda devalúa el equilibrio de convivencia necesario.

En este sentido, la palabra cohesión (*del latín cohaesum*) supone “la acción y efecto de adherirse ó reunir las cosas entre sí”. Desde el punto de vista de la sociología, la cohesión social es el sentido de pertenencia a un espacio común, ó también el grado de consenso de los integrantes de una comunidad (el municipio).

Es por ello, que actualmente aplicar los conceptos sobre la sostenibilidad urbana, que van siendo asumidos por la sociedad, supone dotar a la práctica de la planificación urbanística de enfoques distintos que permitan aumentar el nivel de cohesión social del municipio, donde sus habitantes se sientan parte de una comunidad diversa e identificada en sus distintas partes (Vélez Málaga, Torre del Mar, Caleta de Vélez, Almayate, Benjarafe, Chilches, Trapiche, Triana...), como un valor de cualificación de su forma de vivir.

### 3.1.2. DE LA INSERCIÓN DEL MODELO PROPOSITIVO EN LA ORDENACIÓN TERRITORIAL.

#### 3.1.2.1 Del modelo de la ciudad mediterránea contra la dispersión urbana y la baja densidad.

Cuando en diciembre de 2.006 se publica la aprobación del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (P.O.T.A.) se plantea un cambio sustancial en la propuesta del “Modelo de Ciudad”, que hasta dicha fecha se había venido expresando en los distintos planes generales municipales, propuestos por los distintos Ayuntamientos y posteriormente aprobados por la Comunidad Autónoma, desde los años ochenta.

Con el análisis territorial de una realidad urbana muy dinámica en las principales Ciudades de Andalucía, pero también en las Ciudades Medias, se revela que el modelo urbano-territorial se sintetiza en una ciudad compacta que coincide con los tejidos históricos y una ciudad que se abre con algunas piezas de ensanche existentes, según cada ciudad, **y se termina por dispersar con las extensiones suburbanas de baja densidad** que ocupan las periferias urbanas, hasta incluso conformar espacios metropolitanos difusos.



Tejido de ciudad compacta y primer ensanche en la zona Norte del núcleo urbano de Vélez Málaga

Esta realidad que se expresa, en el diagnóstico sobre los procesos de urbanización en Andalucía, como **“una reorganización profunda de las pautas territoriales que sustentaban los espacios urbanos tradicionales”**, supone también una reconsideración, un tanto teórica, sobre la forma de la construcción de las ciudades mediterráneas, sin alcanzar la profundidad que ya en 1.966 expresó el arquitecto Aldo Rossi mediante su sugerente libro sobre “L’Architettura della città”.

Actualmente, en los foros profesionales del urbanismo (\*) se define la compacidad de una ciudad con respecto al concepto de la densidad urbana, y en este sentido cabe citar las siguientes definiciones que sintetizan el contrapunto entre el modelo de ciudad compacta frente al modelo de ciudad dispersa:

#### CIUDAD COMPACTA

*La asociación más correcta y necesaria en la concepción de esta clase de ciudad es la de compacidad y densidad, términos con una referencia clara a un desarrollo urbano continuo y denso. Este tipo de ciudad compacta, es, además, una ciudad de baja velocidad, con calles estrechas y una geometría adecuada, ya que es un entorno urbano orientado a las personas, no a los automóviles.*

**El concepto de ciudad compacta** no sólo se refiere a la forma física de la misma, sino que **implica una compacidad de funciones, una mezcla e interrelación de actividades, favorecidas por la densidad, que comparten un mismo tejido urbano.**

#### CIUDAD DISPERSA

*En cuanto a la **ciudad dispersa o difusa**, encontramos ejemplos en los desarrollos turísticos de nuestras costas, o los grandes desarrollos residenciales en torno a las ciudades, plagados de centros comerciales o campos de golf. En términos urbanísticos, se emplea la palabra inglesa **“sprawl”** para definir los problemas de expansión desenfundada de las ciudades, en forma de mancha de aceite, con unas densidades decrecientes a medida que aumenta la distancia al centro urbano.*

**Una ciudad dispersa es definir un uso extensivo del territorio, una ciudad en la que se consolida la separación de funciones en el espacio: un lugar para dormir, otro para trabajar, otro para el ocio, que también es espacio para comprar, en el mundo capitalista en que vivimos. Es una ciudad en la que el urbanismo se estructura en torno a las viviendas de baja densidad, en la forma de chalet, en las grandes superficies y espacios comerciales, y en las grandes vías de transporte terrestre, claro está mediante transporte privado, ya que la ciudad difusa o dispersa es una ciudad para transitar, no para vivir**

(\*) Densidad urbana: ciudad compacta frente a ciudad dispersa (2013)  
Beatriz Rubio. Arquitecta y urbanista (Brasil)



Tejido de ciudad extensiva de baja densidad residencial, en la zona de Benjarafe\_Costa (Vélez Málaga)

La apuesta del P.O.T.A. (2.006) en su apartado dedicado al "Sistema de Ciudades" por la denominada "Ciudad Compacta", análoga a la ciudad tradicional mediterránea, expresa literalmente lo siguiente:

*...el planeamiento urbanístico tendrá entre sus objetivos la consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo.*

*...Este modelo de ciudad compacta es la versión física de la ciudad mediterránea, permeable y diversificada en su totalidad y en cada una de sus partes, y que evita en lo posible la excesiva especialización funcional y de usos para reducir desplazamientos obligados, así como la segregación social del espacio urbano.*

La cuestión que se plantea en realidad no es tan simple, como "ciudad compacta" ó "ciudad dispersa", sino que nos encontramos en general, al menos en las provincias litorales de Andalucía, **con modelos urbano-territoriales de perfil mixto**, no concluidos, que tienen en el espacio litoral ocupado por urbanizaciones turísticas de baja densidad su contrapunto con los núcleos urbanos compactos, los cuales juegan el papel de ámbitos urbanos centralizadores de los servicios comerciales y administrativos de estas conurbaciones, que van evolucionando hacia asentamientos periurbanos de residencia estable (Costa del Sol).

En el proceso de la Revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga, y posiblemente de manera análoga al de otros municipios, que aún no han abordado la adaptación de su modelo urbano-territorial derivado del planeamiento urbanístico municipal de los años 90 hacia "un nuevo modelo" que vuelva a revisar sus pautas de crecimiento urbano, el determinado por la Norma 45 del P.O.T.A., la hoja de ruta sólo puede escribirse con referencia a "**la recomposición y ajuste del modelo urbano**".

Y esto conduce necesariamente a una visión del nuevo Plan General, desde una óptica que revise con rigor los parámetros urbanos que han dado lugar a casi veinte años de desarrollo urbano, desde 1.996, y que hoy se ven "fuera de contexto" desde una perspectiva de supuesta sostenibilidad. En este sentido, no es posible olvidar que una parte del estado de derecho se encuentra cimentado en la seguridad jurídica de los actos de la Administración Pública, y tampoco puede olvidarse que la historia urbana de las ciudades evoluciona cada día, y en realidad, es un proceso de la construcción/reutilización/renovación de la ciudad donde debe mantenerse ese difícil equilibrio entre decisión pública y acción privada.

### 3.1.2.2 De las contradicciones de los planes territoriales: P.O.T.AX. y P.P.C.L.A.

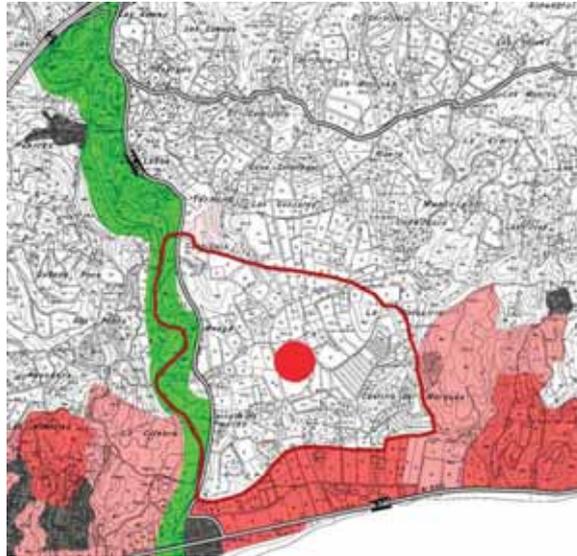
En octubre de 2.006 se publicó el Plan de Ordenación del Territorio, de ámbito subregional, "Costa Oriental Axarquía" (P.O.T.AX.), el cual tras un proceso de unos tres años, en el que intervinieron los municipios integrados en dicho ámbito territorial, se expresó la primera ordenación supramunicipal de esta histórica comarca de la provincia de Málaga.

El municipio de Vélez Málaga por su localización central en el litoral de la costa oriental de Málaga, su extensión y su población, ha jugado históricamente un papel centralizador con respecto a la antigua comarca de la Axarquía, y ello se vio reflejado en algunas de las determinaciones definidas por el P.O.T.AX.

No obstante, nos parece oportuno plantear una cierta reflexión de este documento territorial, con respecto a las denominadas "**Zonas de Dinamización Turísticas**", donde se planteaba un cierto enfoque

novedoso con referencia a la intervención urbana en el espacio litoral, ya que, al tratarse de suelos destinados aún por lo general a las actividades agrícolas, suponían "una oportunidad estratégica" para plantear una reorientación del modelo residencial turístico ó vacacional, que en el caso de Vélez Málaga es prácticamente el único que se ha desarrollado de manera relevante.

En este sentido, y sin entrar en una valoración territorial, que no tiene cabida en este documento de AVANCE de la R.P.G.O.U./2.014, si consideramos de interés comentar que las dos zonas turísticas propuestas por el P.O.T.AX. en 2.006: "**Valle Niza**" y **Delta del Vélez**", situadas ambas al Oeste de la desembocadura del Río Vélez, han sido afectadas por el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (P.P.C.L.A.) en julio/2.013, aún sin aprobar definitivamente.

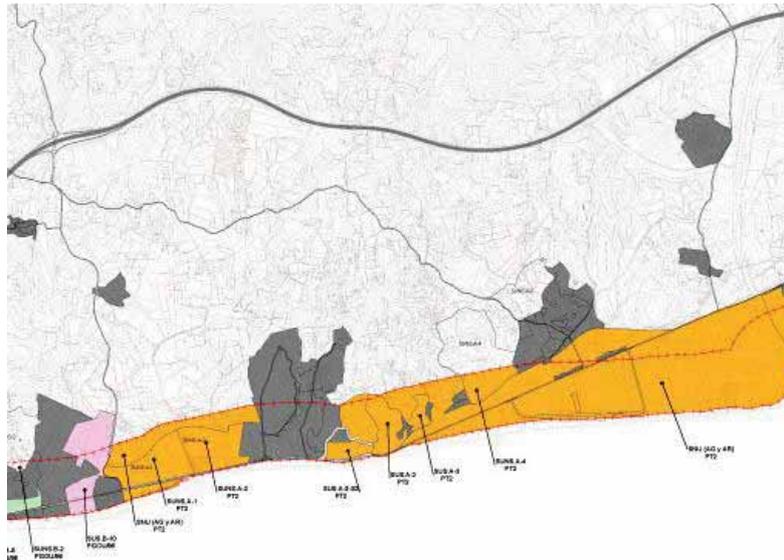


Se indica con punto rojo, la zona determinada por el P.O.T.AX. para Zona de Dinamización Turística "VALLE DE NIZA" y abajo "DELTA DEL VÉLEZ"



La cuestión que se plantea es que, si bien el Plan de Protección del Litoral P.P.C.L.A. no se encuentra a esta fecha aprobado definitivamente, en el documento de AVANCE de la R.P.G.O.U./2.014 de Vélez Málaga se han respetado las normas y directrices que contiene su normativa.

Y ello supone, sin entrar a valorar la oportunidad y, quizás, la necesidad territorial para Andalucía de producir una protección de suelos "no alterados aún por la urbanización", en los primeros 500 mts desde la línea marítimo terrestre, y en un marco territorial de nuevos criterios donde se está valorando especialmente "la identificación del lugar", que este nuevo documento no propone ninguna alternativa, con relación al Plan de Ordenación Territorial P.O.T.AX., más allá de una adecuación de las determinaciones que se mantengan en el P.P.C.L.A., en su aprobación definitiva.



Zona de Protección Territorial PT-2 (zona naranja) del Litoral Oeste desde el Río Vélez. (Vélez Málaga). (P.P.C.L.A./2.013)

En este sentido, el artículo 5 “Efectos del Plan” (N), indica literalmente lo siguiente:

*El Plan de Protección del Corredor litoral es vinculante para los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, para los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y para el planeamiento urbanístico, que deberán ajustarse a sus determinaciones.*

De la ausencia de una reforma del P.O.T.AX., que en el caso del municipio de Vélez Málaga plantea una importante modificación en el modelo territorial, de escala supramunicipal, ya que afecta a ámbitos concretos y específicos, de cierta dimensión, cuyo objetivo era reorientar el modelo turístico tal y como se explica en su memoria, debe sumarse que la solución territorial de la costa del término municipal de Vélez Málaga necesita necesariamente una recomposición de las “piezas urbanas inacabadas” que, por estar consolidadas o en fase de ejecución no han sido afectadas por la protección del litoral.

Estas cuestiones que necesitan un enfoque de escala territorial quedan en este momento en una cierta incógnita, y por tanto, la Revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga, únicamente puede plantear una recomposición de piezas en el marco de la normativa actual del P.P.C.L.A., con objeto de que la franja litoral no sea en el futuro el resultado de una decisión proteccionista, sin visión de la realidad territorial existente.

### 3.1.3 DE LA EVOLUCIÓN DE UN MODELO EXTENSIVO HACIA UN MODELO COMPACTO.

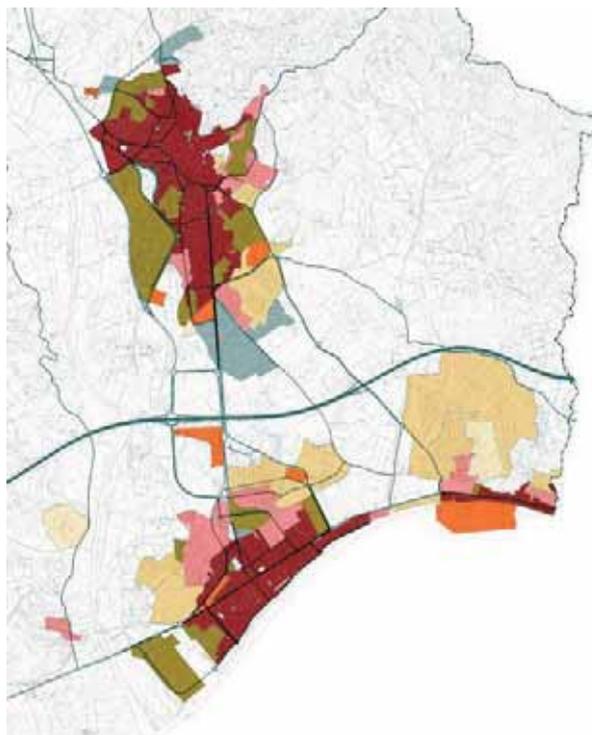
#### 3.1.3.1 Del modelo urbano-territorial del P.G.O.U./96: la ciudad compacta y el espacio litoral.

La estrategia urbana definida para el desarrollo del P.G.O.U./96 del municipio de Vélez Málaga se sustentaba en los tres objetivos siguientes: **Capitalidad, desarrollo Agrario y desarrollo Turístico.**

Estas ideas se concretan en una organización territorial, de escala municipal, “dirigida por la idea de **integrar la estructura polinuclear de los distintos asentamientos urbanos, mediante el desarrollo de infraestructuras y sectores que unifiquen el territorio**”. Como se indica literalmente en la memoria del P.G.O.U./96:

*Integración que ha de hacerse especialmente patente entre los tres núcleos, que juntos; conforman la idea compacta de ciudad en la que ya hoy, de hecho, Vélez se manifiesta:*

- El núcleo original de **Vélez como referente histórico**, centro cultural administrativo, de distribución e intercambio.
- El núcleo de **Torre del Mar, la ciudad moderna**, centro aglutinador y referente de los equipamientos y servicios turísticos del municipio.
- **Caleña, como centro de gravedad de una posible residencia turística extensiva apoyada en su Puerto.**



CIUDAD COMPACTA

Expresión de la gradación de la densidad de viviendas y poblacional (de mayor a menor) desde los centros urbanos de Vélez Málaga al Norte, Torre del Mar al Suroeste y Caleta de Vélez al Sudeste, hacia el espacio periférico común.

Sin embargo, esta idea de apoyar la creación de una "ciudad compacta" como consecuencia de "extender la urbanización" entre los tres núcleos de Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez, es contradictoria al definir los parámetros urbanísticos, y especialmente difusa en su objetivo al plantear unos desarrollos urbanos litorales, de baja densidad, que como se demuestra al analizar la evolución del planeamiento de desarrollo han supuesto en realidad "una oferta residencial más atractiva", que ha orientado los crecimientos urbanos hacia el espacio litoral.

En este sentido, la huella de la extensión de la urbanización, derivada del proceso de desarrollo urbano del P.G.O.U./96, expresada a través de los suelos urbanizables ordenados (S.U.O.) que incluye, en su caso, alguna innovación como es el Parque Tecnoalimentario (Trapiche), supone una superficie de suelo ocupada que asciende a **3.046.474,99 m<sup>2</sup>s**. Si consideramos únicamente el uso global residencial, le corresponde una superficie de suelo de 2.606.477,88 m<sup>2</sup>, que supone el **85,56 %** de este crecimiento urbano.

El desagregado de esta ocupación de suelos en el contexto del municipio se ha distribuido, en su mayor parte, entre las entidades territoriales de la "**Ciudad compacta**" y el "**Litoral Oeste**", **equivalente a un 78,62 %** del conjunto de núcleos urbanos.

El siguiente cuadro expresa por entidades territoriales la localización de este crecimiento, donde la superficie ordenada y urbanizada del **espacio litoral (Litoral Oeste y Este)**, con un **44,25 %** revela un proceso de transformación urbana superior al que se ha producido en la entidad de la Ciudad Compacta (Vélez, Torre y Caleta), que alcanza sólo el 38,92%.

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO y ORDENADO (SUO)  
con nivel de autonomía de servicios urbanos

ENTIDAD TERRITORIAL (ET)	Superficie SUELO con aut. Serv. Urb. (m2s)	Porcentaje % por ET
CIUDAD COMPACTA	1.185.733,06	38,92 %
LITORAL OESTE	1.209.585,56	39,70 %
LITORAL ESTE	138.606,28	4,55 %
INTERIOR	354.350,83	16,83 %
<b>TOTAL</b>	<b>3.046.474,99</b>	<b>100,00 %</b>

Distribución territorial del crecimiento urbano periodo (1.996-2.013)

Con referencia al litoral, el Plan General había reconocido dos realidades del espacio litoral del término municipal, por una parte aquel territorio localizado hacia el Oeste del Río Vélez (Almayate, Benjarafe, Chilches), que expresamos como "LITORAL OESTE", donde ya existía un importante número de urbanizaciones de baja densidad, en su origen de tipo vacacional o segunda residencia, que no sólo

presentaban serios déficits de calidad de sus infraestructuras urbanas básicas, sino que todas las piezas urbanas ya desarrolladas tenían, en el eje litoral de la antigua carretera CN-340, el único soporte viario que les servía de relación urbana.



**Litoral Oeste:** Almayate, Benjarafe y Chilches  
Color gris: suelo ocupado por la urbanización (2.013)

Debe recordarse que en el periodo en que tiene lugar la redacción del P.G.O.U./96, la carretera CN-340 aún es el único eje viario que transcurre por el espacio litoral oriental de la provincia de Málaga, por lo que la alternativa de incrementar la ocupación de suelo con nuevos ámbitos urbanizables, de carácter extensivo, en un esquema de semi-espina de pez, sólo suponía el agravamiento de la movilidad a medio y largo plazo.

La solución de encontrar una estructura territorial, que tuviera en la mejora y ampliación de la carretera que discurre entre la CN-340 y el núcleo de los Puertas, próximo al nudo de Cajíz en la nueva Autovía A-7 ya en proyecto, suponía un soporte de conexión externa con los "nuevos suelos residenciales turísticos" en el Litoral Oeste, y posiblemente hubiera permitido organizar y valorar este espacio litoral, planificando el eje viario de la CN-340 como soporte de los usos dotacionales, en una vía litoral que lógicamente debía transformarse.



**Litoral Este:** Mezquitilla y Lagos. Color gris: suelo ocupado por la urbanización (2.013)

De manera análoga, el espacio litoral que reconocemos como "LITORAL ESTE" (Lagos y Mezquitilla) reproduce el modelo urbano del litoral Oeste, mediante una ocupación extensiva monofuncional de la "segunda residencia turística", manteniendo la antigua CN-340 como uno eje viario de relación urbana básica.

Sin embargo, y quizás motivado por la propia topografía accidentada y por una escasa propuesta urbanística del propio P.G.O.U./96 para revitalizar el núcleo urbano costero de Lagos, con objeto de que se convirtiera en un ámbito de nueva centralidad urbana en esta zona del municipio, es una de las claves que justifican que su desarrollo de residencia turística haya sido limitado.

Lo expresado anteriormente revela que la disociación de un modelo urbano entre una "ciudad compacta por construir" y un litoral "aún con una escasa ocupación de suelo", pero con oportunidades para elevar la oferta turística con relación a la "residencia turística de baja densidad", tiene en la propia estrategia urbana y en la organización de la piezas residenciales una de las razones básicas que explican que la situación actual conduce a encontrarnos con **"una futura ciudad compacta por revitalizar y densificar"**, y a **"un litoral por proteger y recomponer una ocupación del suelo, escasamente estructurada"**, desde el punto de vista de las comunicaciones viarias y las dotaciones públicas o colectivas.

### 3.1.3.2 De la necesidad de una reorientación del proceso: La nueva Ciudad (Vélez\_Torre\_Caleta).

Una de las cuestiones territoriales que suponen una característica identificativa del municipio de Vélez Málaga es **“su estructura polinuclear”**, formada por los distintos asentamientos urbanos. Pero esta característica, que le confiere asimismo una cierta diversidad entre el espacio urbano de los núcleos principales (Vélez Málaga y Torre del Mar) y el espacio rural de los pequeños núcleos (Chilches, Cajíz, Triana, Trapiche,...), supone también una importante debilidad, la cual se revela en el sentido de que la dispersión territorial siempre da lugar a un déficit en los servicios públicos municipales, ya que la ampliación del espacio urbanizado no se encuentra en equilibrio con la población censada como residente.



**Ciudad Compacta:** espacio periurbano central, sin centralidad urbana.  
Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez.

Esta cuestión se encuentra en relación directa con la estrategia urbana-territorial que sirve para orientar las pautas de revitalización y crecimiento urbano en el medio y largo plazo. La elección entre orientar las acciones urbanas para componer el conjunto de elementos estructurales que relacionan los núcleos de Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez, o bien dispersarlas con referencia al espacio litoral tiene, en este momento, un tiempo de reflexión y también una oportunidad territorial, consecuente con la propia tramitación del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (P.P.C.L.A.).

En realidad, lo que el Plan de Protección del espacio litoral plantea es únicamente algo análogo a *“una suspensión de los procesos urbanos en el frágil territorio de la Costa de Andalucía”*, sin ninguna alternativa específica más allá de la interpretación de que la estrategia supone sólo detener la ocupación del suelo.

Quizás por ello, y a falta de una adaptación de la planificación territorial de los Planes de Ordenación supramunicipal, de ámbito subregional, como es el caso del P.O.T.AX. en la Costa Oriental-Axarquía, ya que el P.P.C.L.A. no tiene aún aprobación definitiva, corresponde al planeamiento urbanístico municipal aportar algunas alternativas a la ordenación urbana consolidada en el espacio litoral, al menos de recomposición entre espacio ocupado y espacio vacío ó sin ocupar por la urbanización.

Este escenario favorece la reorientación del modelo urbano del P.G.O.U./96 hacia una prevalencia de las acciones urbanas, en el contexto territorial de una **“Nueva Ciudad Compacta”**, la cual permita orientar la inversión pública y privada, programando una secuencia lógica del crecimiento en clave de sostenibilidad, sobre la base de producir una nueva lectura de los ámbitos urbanizables ordenados pormenorizadamente, pero que no han ejecutado urbanización, y por tanto permiten una alternativa.

En este sentido, estos suelos derivados del P.G.O.U./96 pueden admitir nuevas soluciones urbanas que se basen en una menor ocupación de suelo y en un incremento de la densidad con relación al suelo ocupado, sobre la base del aprovechamiento urbanístico de sus Planes Parciales aprobados definitivamente.



**Ciudad Compacta:** Periferia Norte del núcleo de Torre del Mar.

En la imagen de la zona Norte del núcleo urbano de Torre del Mar se revela, en cierta medida, que el mosaico compuesto por los suelos de desarrollo previstos por el P.G.O.U./96 es sólo una concatenación hacia el exterior de ámbitos urbanos, con densidades inferiores a 30 vdas/ha, y con tipologías arquitectónicas (viviendas unifamiliares aisladas y preferentemente adosadas) que no logran crear un tejido urbano dinámico, extendiendo sólo la urbanización hacia una periferia en posición central, cuya centralidad urbana sólo se expresa en el Centro Comercial y Ocio del Ingenio.

Es por ello que al encontrarnos un escenario urbano consolidado por el propio desarrollo del P.G.O.U./96, en gran medida, la estrategia urbana debe orientarse hacia los elementos que complementan **la estructura viaria y dotacional pública localizada en el área periurbana central** del espacio triangular definido entre Vélez\_Torre\_Caleta, disponiendo las piezas de tal forma que permita dar coherencia al proceso ya iniciado.

Este es en realidad el reto de la Revisión del Plan General, ya que en tiempos de escasa actividad urbana, parece conveniente revisar algunas soluciones proyectuales, no ejecutadas, desde una óptica que pueda reorientar las tendencias de ocupación del suelo, tratando de fortalecer la estructura urbana que se ha venido conformando, apoyada en criterios extensivos y en un escaso mestizaje de los usos.

### 3.1.3.3 La protección de la ocupación urbana desestructurada del espacio litoral

Entendiendo la iniciativa de la Junta de Andalucía en aquellos espacios del litoral de Andalucía que han logrado permanecer inalterables, desde un punto de vista naturalístico y ambiental, parece coherente desde una percepción de los espacios turísticos y de la identificación cultural que exista una preocupación, cada vez más compartida por la población, de que **"el territorio no tiene segundas oportunidades"**.

En este sentido, el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (P.P.C.L.A.), en su propuesta de formulación indica que el propósito de este Plan es **"establecer objetivos, criterios y determinaciones para la protección, conservación y puesta en valor de las zonas costeras de Andalucía"**, en el marco de lo establecido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (P.O.T.A. 2.006).

El ámbito territorial del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (P.P.C.L.A.) comprende al menos los primeros 500 m. de la Zona de Influencia del Litoral, y aquellas otras zonas necesarias para alcanzar los objetivos de protección y accesibilidad del sistema costero andaluz.

En la evaluación medioambiental que se realizó para exponer la diagnosis del espacio litoral de Andalucía (2.013) se identifica, como uno de los seis impulsores básicos de la devaluación este ámbito territorial, a **"los cambios en los Usos del Suelo"**, y en concreto los que están asociados al crecimiento de la superficie ocupada por usos urbanos.

Analizada desde una perspectiva global, el proceso de ocupación de la franja de 500 mts desde la Z.M.T., ha supuesto una evolución, donde en el año 1.956 únicamente estaba artificializado el 5,2% del borde

costero andaluz. Sin embargo en 1.985 el porcentaje de ocupación ya había alcanzado el 19,1%, mientras que **en el año 2.009 el espacio urbanizado se había situado en el 29,6% de la superficie costera.**

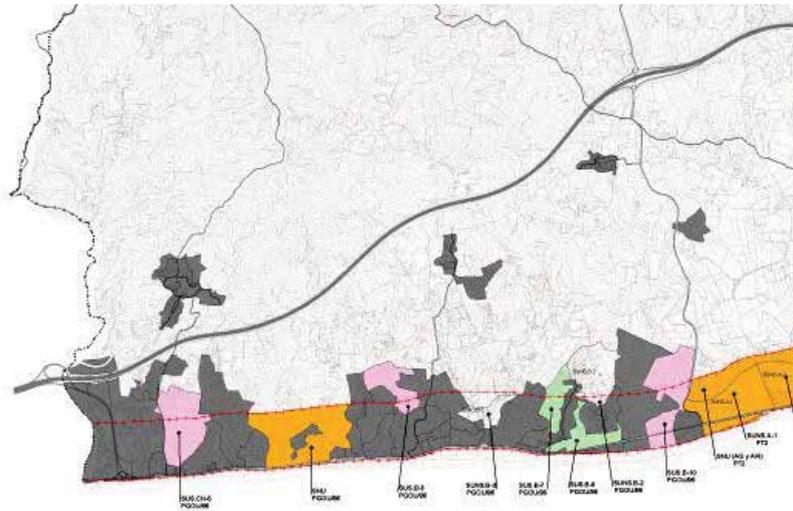


Imagen de las zonas consideradas de Protección Litoral PT-2 en el tramo costero de Chilches, Benjarafe, superpuesto con referencia al estado del planeamiento de desarrollo urbano previsto en el P.G.O.U./96.

Estos datos revelan que, de manera análoga a lo ocurrido en el resto de la Costa española, existe una tendencia de ocupación progresiva del espacio litoral, con distinto tipo de Administración Pública en los últimos cincuenta años, que ha venido derivando también en una pérdida de identidad cultural de los distintos lugares, generalmente banalizado por asentamientos residenciales del "tipo turístico o vacacional"

La cuestión que trata de resolver la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, mediante un nuevo instrumento de escala territorial, para reorientar este proceso urbanizador, es únicamente una protección del medio natural o agropecuario respecto a los impactos negativos de las actividades transformadoras de litoral de Andalucía. Y ello sólo puede responder a "una medida cautelar" aunque no lo sea, ya que hace escasamente unos ocho años se aprueban los Planes de Ordenación Territorial, de ámbito subregional, como es el caso del P.O.T.AX. (2.006).

Estos planes, tras un detenido proceso de análisis previo y tramitación con respecto a los municipios costeros, tenían y tienen la escala precisa y adecuada, no sólo para reconocer una realidad urbana, sino especialmente para adoptar criterios de reforma y protección de los usos en la franja litoral.

Sin embargo, si en un periodo tan escaso de tiempo, y sumidos en una importante crisis económica que ha detenido al sector inmobiliario, se modifican sustancialmente los criterios de ordenación territorial puede entenderse que sea motivo de una evolución que proviene de la Unión Europea, con referencia a las políticas de medio ambiente, pero ello ya era conocido hace diez años.

No obstante, un plan de protección que sólo asume "su capacidad legal" para detener el proceso de ocupación que se deriva de los mismos planes urbanísticos municipales, supervisados y aprobados definitivamente por la Comunidad Autónoma requiere, sin duda, un mayor compromiso consensuado con los municipios para definir unas condiciones de adecuación de un proceso histórico hacia un modelo territorial de menor ocupación de suelo, salvaguardando específicamente los elementos identificativos naturales de cada tramo del litoral de Andalucía.

En este sentido, la consideración del espacio litoral como un recurso turístico básico de Andalucía que, como se indica, en la evaluación ambiental:

*... "sustenta buena parte de su desarrollo económico, y por ello, en consonancia con la última generación de planes subregionales, deben evitarse nuevos desarrollos urbanísticos de carácter residencial que incidan en la colonización del litoral con usos estacionales y que banalicen el atractivo turístico por el predominio de la fachada edificada de edificios residenciales",*

supone casi un axioma teórico, que como en el caso del propio Plan de Ordenación del Territorio "Costa Oriental-Axarquía", presenta una clara contradicción con respecto a la propia normativa de dicho Plan.



Imagen de la zona de Protección Litoral PT-2 (color naranja) en el tramo costero de conexión urbana entre los núcleos de Torre del Mar y Caleta de Vélez.

No obstante lo anteriormente expuesto, la Revisión del P.G.O.U./2.014 se adecua a las directrices y a las protecciones determinadas en el documento del Plan de Protección del Corredor Litoral (P.P.C.L.A. 2013), en tanto se adopta el acuerdo de su aprobación definitiva.

Sin embargo, ese efecto de “sellado” de los suelos no ocupados por la edificación presenta en el litoral veleño contradicciones en las protecciones, ya que estas han afectado, por ejemplo al planeamiento urbanístico de desarrollo (P.P.O.), como es el caso de la zona de Valle Niza, propio de una ocupación turístico-residencial, mientras que en la franja de conexión entre Torre del Mar y Caleta de Vélez se determina la protección de una zona agrícola, mientras la fachada litoral se encuentra ya consolidada, desde hace más de veinte años, parte de ella sobre la base del P.G.O.U./96, aún vigente.

Estas cuestiones requieren una mayor medida en la toma de decisiones urbanas, donde el equilibrio entre el planeamiento urbano y la planificación territorial no es sólo una cuestión de jerarquía legal, sino especialmente de escala de apreciación de una realidad territorial.

## CAP\_ 2. DE LA ESTRATEGIA URBANA PARA DEFINIR EL MODELO

### 3.2.1 DE LA PERCEPCIÓN URBANA Y DEL PAISAJE RURAL QUE IDENTIFICAN AL MUNICIPIO

En la ciudad de Florencia, en fecha 20/10/2.000, el Consejo de Europa aprobó dentro de la política comunitaria el conocido como “**Convenio Europeo del Paisaje (C.E.P.)**”, que fue ratificado por España en noviembre de 2.007, entrando en vigor en fecha 01/03/2.008; reconociendo los distintos países que suscriben este acuerdo que:

*“el paisaje es un elemento importante de la calidad de vida de las poblaciones, en todas partes: en el medio urbano y en el medio rural, en las zonas degradadas y en las de gran calidad ambiental, y también en los espacios de reconocida belleza natural y en los más cotidianos”.*

Con referencia a las definiciones que forman parte de las disposiciones generales de este acuerdo, y con relación a la identificación del paisaje del municipio de Vélez Málaga, nos interesa apuntar lo siguiente:

- Por “**paisaje**” se entenderá cualquier parte del territorio, tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos.
- Por “**protección de los paisajes**”, se entenderán las acciones encaminadas a conservar y mantener los aspectos significativos ó característicos de un paisaje, justificados por su valor patrimonial derivado de su configuración natural y/o la acción del hombre.
- Por “**ordenación paisajística**” se entenderán las acciones que presentan un carácter prospectivo particularmente acentuado con vistas a mejorar, restaurar ó crear paisajes.

En la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Plan de Ordenación del Territorio (P.O.T.A. 2.006) constituye el primer documento de ordenación territorial que introduce determinaciones en materia de paisaje, sobre la base conceptual del acuerdo europeo. En marzo/012 se publica el documento denominado “Estrategia de Paisaje de Andalucía”, entre cuyos objetivos destaca la integración del concepto paisaje como una política específica, de carácter transversal, que debe poner en valor el interés general del paisaje de Andalucía, el cual se apoya en los siguientes aspectos concretos:

1. **Valores ecológicos** (Se refieren a los factores o elementos que determinan la calidad del medio natural, consustanciales al mantenimiento del funcionamiento de los ecosistemas, evaluable por su integridad y salud ecológica)
2. **Valores funcionales, utilitarios o productivos** (están relacionados con la capacidad de cada paisaje de servir de marco de vida y proporcionar asiento, recursos y beneficios económicos)
3. **Valores culturales, históricos e identificativos** (corresponden a las huellas paisajísticas más relevantes dejadas y transmitidas por las diversas culturas a lo largo de la historia)
4. **Valores escénicos y espirituales** (corresponden a paisajes en su conjunto o a determinados elementos que tienen la capacidad de evocar la belleza o provocar emociones y sentimientos)

Sirvan pues, estas referencias como base a la interpretación territorial que desarrollamos en los dos puntos siguientes, pues la percepción del paisaje urbano y rural del municipio que se puede tener del municipio encuentra, sin duda, en este apunte una cierta identificación del lugar.

### 3.2.1.1 De la diversidad de núcleos urbanos: oportunidad o debilidad urbana

El eje viario de la Autovía del Mediterráneo A7 que atraviesa el municipio de Vélez Málaga en el sentido Este-Oeste y viceversa, se ha convertido, junto a su función básica de movilidad motorizada, en un elemento por el que es posible discurrir, a una velocidad moderada, y desde donde se puede percibir, a modo de grandes trazos, el paisaje urbano y rural que caracteriza este municipio, como parte de la antigua Axarquía.

Si se realiza un recorrido, de Oeste a Este, desde el límite con el municipio de Rincón de la Victoria, resulta un tanto complejo imaginar cual es la realidad urbano-territorial que se revela, a través del paisaje, del municipio de Vélez Málaga. Desde el entorno del núcleo rural de Chilches sólo se aprecian los primeros asentamientos vacacionales en su origen, localizados a media ladera, de la carretera comarcal que accede a este ámbito urbano, sin que se pueda percibir el desarrollo urbanístico de los últimos treinta años que ha venido ocupando el espacio litoral próximo a la playa.

Y siguiendo hacia el Oeste hasta el nudo de Cajíz, el paisaje que se percibe tiende a convertirse en su mayor parte en "un paisaje muy elaborado con relación a las actividades agrícolas", donde los asentamientos como los Puertas y Cajíz son únicamente una referencia de una cultura de la "forma de habitar" más ligada al mundo rural que al mundo urbano.

Y sin embargo, en contraposición con el entorno próximo del asentamiento rural de Benajárfes se ha creado un conglomerado de urbanizaciones residenciales-turísticas con referencia a la playa, que han difuminado los elementos identificativos del lugar, donde apenas las antiguas Torres-Vigía son algo más que el recuerdo de una realidad territorial, que no es posible recuperar.

No obstante, ese paisaje de "continuo urbano" sólo se percibe si se discurre por la antigua carretera CN-340, eje litoral que ha sido el soporte de esta dispersión urbana que carece de elementos de centralidad, lo que ha supuesto producir una ocupación del territorio litoral con una escasa estructuración, que termina siendo un lugar con escasas referencias, salvo por la vista del mar Mediterráneo.

Si continuamos por la Autovía A7, el paisaje de su entorno es preferentemente de carácter agrícola, el cual se abre cuando se llega a la cuenca natural del Río Vélez, donde la visión más amplia reconoce el asentamiento urbano central del municipio, pero también revela la diversidad de los núcleos urbanos de Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez, en un proceso evolutivo que se inició en los años sesenta.



Imagen aérea del espacio territorial central del municipio de Vélez Málaga (1.956)

En este sentido, la imagen aérea de 1.956 expresa la dualidad urbana del municipio de Vélez Málaga entre un origen de asentamiento interior y un litoral extenso y disperso, que tiene en el núcleo de Torre del Mar su referencia urbana de mayor escala, y cuya ocupación tiene en el turismo-residencial una de las claves que explican el modelo territorial del municipio.

Por contra, los pequeños núcleos de origen rural, cómo Triana, Trapiche, los Íberos, los Puertas o Cajiz, forman parte de esa estructura polinuclear, conservando la morfología y la imagen de un asentamiento rural que, desde una perspectiva diferente a la del P.G.O.U./96, debe mantener ajustada su extensión urbana ya que expresan una forma de “*hábitat humano*” relacionada con el mundo rural, que se ha perdido en los núcleos urbanos principales de Vélez Málaga y Torre del Mar, y en los antiguos asentamientos del litoral veleño (Chilches, Benajarafe, Almayate, Mezquitilla y Lagos).

Y ello, sin duda, ha supuesto una cierta diversidad territorial pero no tanto una complejidad urbana, ya que, en un municipio como Vélez Málaga que ocupa el tercer lugar en número de habitantes censados de la provincia de Málaga, este “**modelo polinuclear**” es también su debilidad, ya que la dispersión de la población, sea residente o vacacional, en un territorio tan extenso reduce enormemente la capacidad municipal para la prestación de servicios públicos e impide la consolidación de una actividad urbana, de mayor complejidad, en el espacio urbano central (la Ciudad Compacta hacia la que se evoluciona).



Imagen aérea del espacio territorial central del municipio de Vélez Málaga (2.011)

Actualmente, el tramo de la Autovía del Mediterráneo A7 que atraviesa, en el sentido Oeste-Este, el espacio central de una posible "Ciudad Compacta" constituye "el paseo interurbano" desde el que se percibe lo que el municipio de Vélez Málaga representa.

El espacio del triángulo urbano (Vélez, Torre y Caleta) se percibe en el contexto de un paisaje agrícola diversificado que va desde los cultivos de vega hasta los nuevos sub-tropicales, constituyendo un escenario territorial que revela la diversidad ecológica de un lugar con una climatología benigna .

Su modernidad como "Ciudad Mediterránea" debe expresarse en el área central, que todavía se percibe como un espacio periférico sin reconocimiento social, y que supone la última oportunidad territorial para elevar el rango urbano del municipio.

Y en este sentido, su debilidad polinuclear sólo puede compensarse porque la cuenca del Río Vélez constituya el valor ecológico y medioambiental de mayor interés, que debe cuidarse para no alterar sus condiciones naturales; y el espacio urbano de la Ciudad Compacta termine construyéndose en el tiempo que se requiera, con la fortaleza que imprime la suma de factores socio-culturales y turísticos, lo que se traducirá en un referente positivo de la Costa Oriental de la provincia de Málaga.

### 3.2.1.2 El paisaje agrícola como base de la identificación del municipio

El paisaje rural, y específicamente, el paisaje agrícola está relacionado con la calidad ambiental del lugar, y ello en un municipio litoral, como es Vélez Málaga, forma parte de un contraste que debe ser positivo entre los asentamientos urbanos y su entorno rural.

Según algunos investigadores (\*),

*"La acción humana conduce a un tipo de configuración de los componentes físicos y biológicos de los ecosistemas que, para cada territorio, responde a un compromiso entre la estrategia ideal de aprovechamiento de los recursos y los imperativos del mercado".*

En este sentido,

*"Las configuraciones más estables de paisaje agrario resultan de una utilización adaptada y no esquilmodora; y en estas circunstancias el agro-ecosistema se encuentra en un equilibrio dinámico en un marco de referencia impuesto por el carácter más o menos limitante del medio físico".*

(\*) EL PAISAJE AGRARIO DESDE LA PERSPECTIVA DE LA ECOLOGÍA. (1997)  
Antonio Gómez Sal. Área de Ecología. Facultad de Ciencias. Universidad de Alcalá de Henares.



Paisaje de cultivos de vega en el espacio rural entre Torre del Mar y Caleta de Vélez

Desde una perspectiva estratégica del medio rural, y reconociendo su carácter multifuncional, debe evolucionarse hacia una concepción de los espacios, rural y urbano, al tratarse de dos componentes complementarios del mismo modelo territorial. Pero ello siempre conduce a establecer, desde la planificación urbana, un equilibrio de usos del suelo, que se traduce en el sentido ecológico que justifique la conservación y/o la transformación del mismo en base a su función económica-productiva y a la función socio-cultural que supone mantener la relación entre el espacio rural y el espacio urbano.



Paisaje de cultivos de vega en el entorno rural de Almayate

La imagen aérea del núcleo de Almayate expresa la secuencia del **"orden de un paisaje rural"**, que sin embargo en la zona Sur de la carretera CN-340 revela las tensiones que se producen por la utilización del suelo. De esta forma, el paisaje rural propio de cultivos de vega se devalúa con la aparición de elementos antrópicos, como los cementerios de coches, el alquiler de auto-caravanas, y sin duda con la aparición de los cultivos intensivos bajo invernaderos.



Paisaje - mosaico de cultivos intensivos mediante invernaderos en Lagos (2.011)

En la imagen aérea sobre el núcleo litoral de Lagos, el mosaico que constituye el **“cultivo intensivo mediante invernaderos”** plantea una importante disyuntiva en la percepción del paisaje rural, donde claramente la función económica-productiva prevalece con respecto a la función socio-cultural, y ello afecta a la incidencia que un paisaje agrícola pueda aportar como valor ambiental a la imagen del municipio.

Como puede apreciarse la percepción agrícola en Vélez Málaga es diversa, pero desigual, y aunque, sin duda, con la aparición de “los sub-tropicales” se va consolidando también un determinado **“paisaje verde”** en la cuenca del Río Vélez y al Norte de la Autovía A7, es cierto que la explotación agrícola mediante invernaderos debe asumir una mejora en su incidencia paisajística, que permita una adecuación al entorno rural en su conjunto.

En este sentido, la Revisión del P.G.O.U./2.014 atenderá en la redacción de su normativa urbanística para el Suelo No Urbanizable (S.N.U.) o Suelo Rural, con referencia a las instalaciones complementarias que se derivan de las técnicas agrícolas con elementos volumétricos, análogos a los invernaderos, la necesidad de constituir **“coronas verdes”** perimetrales a la instalación, que supongan un espacio de transición entre unas fincas y otras, y especialmente con respecto a los caminos rurales.

Por último, debe indicarse que, ante la escasez de la existencia de masas forestales identificativas, la formación de un paisaje agrícola tiene un lento proceso que se va enriqueciendo con la conservación de la actividad, llegando a constituir un valor cultural y ambiental, que no debe ser contaminado por usos antrópicos, que nada tienen que ver con la actividad rural.

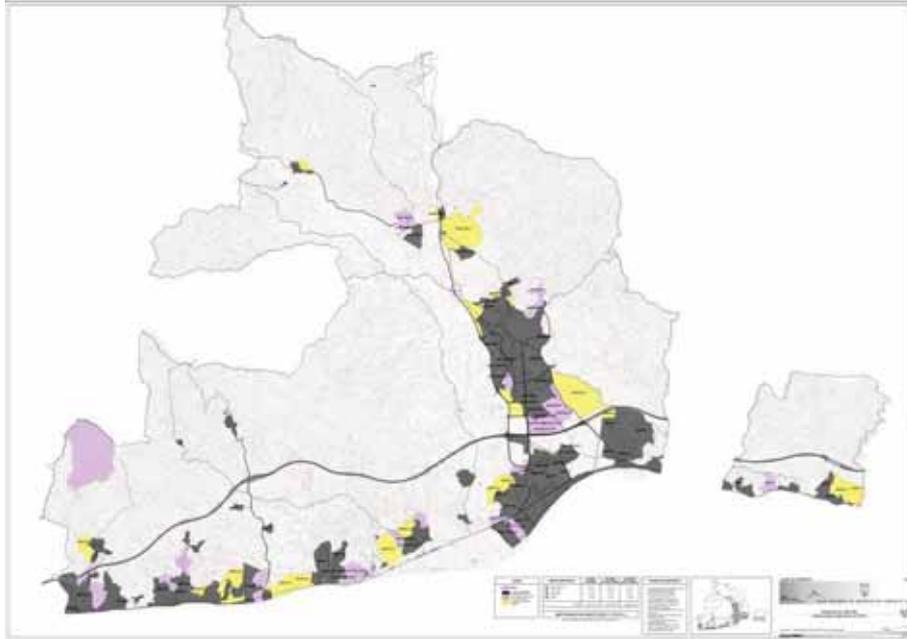
En este sentido, el debate sobre “lo que no cabe en el espacio urbano, debe colocarse en cualquier lugar del espacio rural” tiene un importante calado, para no repetir los errores de normativas urbanísticas que posiblemente han carecido de un debate teórico más profundo al no encontrar el equilibrio que el propio mundo rural históricamente ha encontrado con relación a la compatibilidad de usos y actividades.

## 3.2.2 LOS ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN LA DEFINICIÓN DEL MODELO URBANO.

### 3.2.2.1 Las trazas viarias como soporte de la estructura urbana

La imagen de la “Ciudad existente”, que se ha expresado en el plano de información OT.I-6, sintetiza la composición territorial de los núcleos urbanos existentes en el municipio, y revela claramente que el área urbana principal, que se ha venido formando en la zona oriental de la cuenca del Río Vélez, mediante tres núcleos (Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez), tiene el esquema director que sirve de soporte de la movilidad principal en este ámbito urbano-territorial, en:

- a) respecto a la traza de la Autovía del Mediterráneo A7;
- b) en la antigua carretera a Alhama de Granada, actual eje urbano de la Avda. Juan Carlos I;
- c) en la variante Oeste de Vélez Málaga a Trapiche, carretera autonómica A-356; y
- d) en el antiguo eje litoral de la CN-340, hoy Avda. de Andalucía, a su paso por Torre del Mar y Caleta ,



Plano Informativo de la Ciudad existente, OT.I-6 "Ciudad existente"

En este esquema deben añadirse dos trazas viarias, de carácter estructural, que completan la relación urbana en el triángulo entre los núcleos de Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez. Nos referimos por una parte al Camino de Torrox, el cual va a ser reformado y ampliado por el Ayuntamiento, y por otra a su continuación como eje viario que discurre al Sur de la Autovía hasta la rotonda existente en el punto medio del tramo entre Torre del Mar y Caleta de Vélez .



CIUDAD COMPACTA  
Imagen de la movilidad entre Vélez, Torre del Mar y Caleta

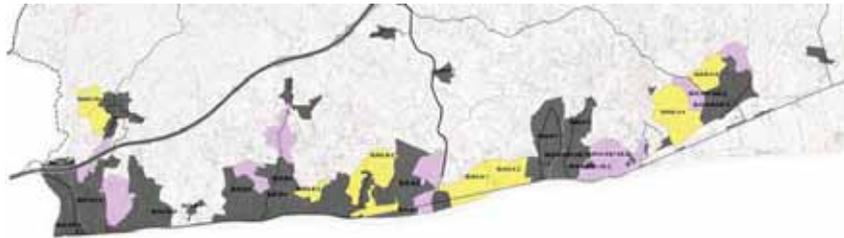
La revisión del P.G.O.U./2.014 plantea completar estas trazas básicas con algunos elementos que, o bien pueden mejorar la accesibilidad a las distintas partes del ámbito urbano, como es el caso de la Variante Oeste de Torre del Mar , que resuelve también el acceso al núcleo de Almayate desde la Autovía A7, o bien necesita de una mejora de trazado para favorecer el uso turístico, como es la Variante Norte de Vélez Málaga con acceso a la Fortaleza, o una ampliación y desdoblamiento en el tramo Vélez-Trapiche de la carretera autonómica A-356 para adecuarla a la intensidad de tráfico existente.

Existen además otras dos actuaciones que mejorarán la movilidad urbana en esta "ciudad compacta". La primera se corresponde con la ejecución de un enlace completo en el "**Nudo Vélez-Caleta de la Autovía A7**", que el Ayuntamiento está gestionando con el Ministerio de Fomento; y el eje transversal que debe conectar la carretera autonómica A-356 con el Camino de Torrox, el cual se rediseña respecto a lo previsto en el PGOU/96 para que se convierta también en "**un eje viario verde transversal de la zona central**" de esta Ciudad Compacta.

**EL LITORAL**

El espacio litoral se encuentra organizado con referencia a la antigua traza de la carretera CN-340, donde con el trazado de la Autovía A7, a mediados de los años noventa, y encontrándose contemplada en el vigente P.G.O.U./96 no se vinculó la capacidad del desarrollo urbano previsto en dicho Plan a la mejora y ampliación, en su caso, de las elementos de la red viaria comarcal que conectaban con la misma.

En este sentido, en el litoral Oeste se proyectó un único nudo en la Autovía, el de Cajiz – Los Puertas desde el que se conecta en el sentido Norte – Sur con la antigua CN-340, a través de la comarcal MA-176. Esta traza que se encuentra situada en una posición intermedia entre el Río Vélez y el límite con el municipio de Rincón de la Victoria constituye el único acceso de entrada-salida de este espacio litoral del término municipal, el cual tiene una longitud próxima a los 11,0 Km.



Estructura Viaria del Litoral Oeste como soporte del modelo urbano existente: **La carretera litoral CN-340 como único eje que sustenta el tejido urbano residencial-turístico Chilches - Benjarafe - Almayate**

El Plan de Ordenación territorial del P.O.T.AX. (2.006) plantea la traza de un vial intermedio entre la Autovía A7 y la actual CN-340, acondicionada parcialmente como viario urbano (Travesía urbana litoral de Benjarafe). Sin embargo, la aprobación definitiva, en su caso, del Plan de Protección del Corredor Litoral (P.P.C.L.A.), supone en la práctica la protección del suelo con respecto a la nueva urbanización, lo que lógicamente no justifica esos trazados, que en cualquier caso estaban condicionados por estudios informativos previos.

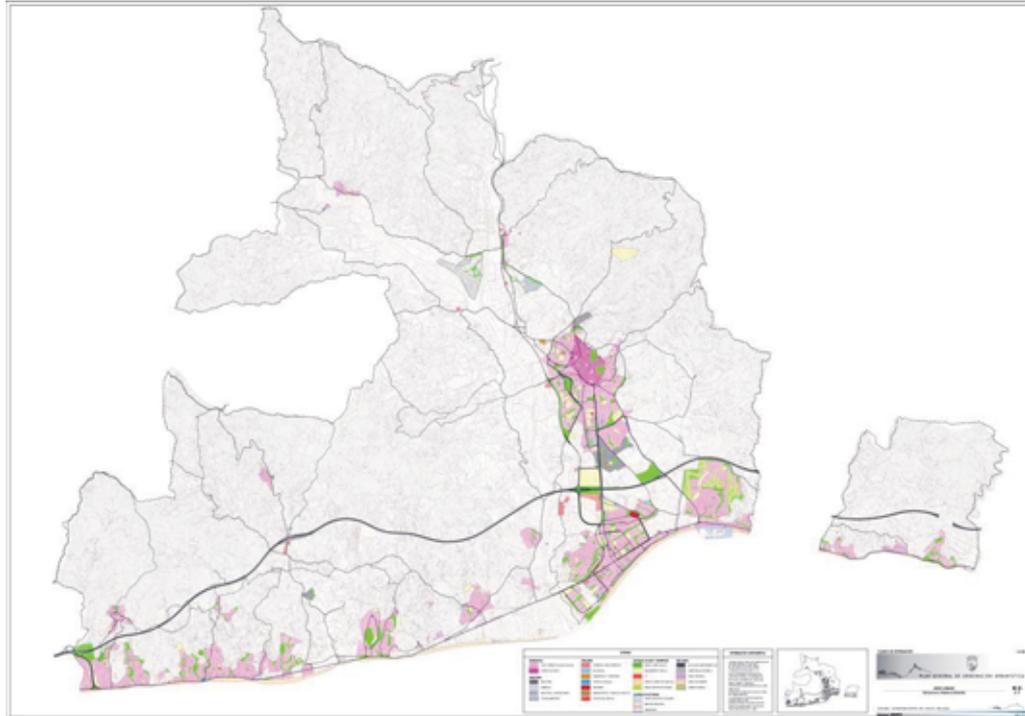
En este sentido, la R.P.G.O.U./2.014 propone la mejora de la traza y ampliación a tres carriles (1+2) del eje de conexión del litoral con la Autovía A7 hasta el nudo de Cajiz, la actual comarcal MA-176, ya que, el nuevo modelo urbano-territorial de la R.P.G.O.U./2.014 reconoce la protección del espacio litoral, pero ello también supone completar los elementos viarios que son insuficientes para soportar un incremento de la movilidad, simplemente cuando se complete la consolidación de los suelos urbanos no afectados por el P.P.C.L.A.



Estructura Viaria Litoral Este como soporte del modelo urbano existente: **La carretera litoral CN-340 como desarrollo residencial turístico de Mezquitilla - Lagos**

**3.2.2.2 Los espacios dotacionales que estructuran el modelo urbano**

En el plano informativo designado como MU.I-1 "Estructura Urbana existente" (a continuación) se ha tratado de expresar la interpretación del sistema de espacios dotacionales (públicos y privados) que prestan servicios a los ciudadanos, incluidos los espacios destinados a equipamientos públicos y espacios libres públicos (Zonas Verdes) que han sido obtenidas por el Ayuntamiento, como consecuencia de la gestión urbanística del P.G.O.U./96, con referencia a la Red Viaria Básica del municipio.



Para tener conocimiento del nivel de calidad dotacional de los distintos asentamientos urbanos del municipio, se han medido mediante sistema G.I.S. todos los espacios dotacionales públicos, compuesto por Espacios Libres, Equipamientos y Sistemas Técnicos, que o bien se encuentran ejecutados, o bien constituyen suelos que han sido cedidos al municipio, aunque se encuentren pendientes de ejecución, según la programación y capacidad económica del Ayuntamiento y de la Comunidad Autónoma, como es el caso de los equipamientos educativos ú otros de su competencia inversora.

Debe indicarse que se han considerado también los espacios dotacionales, considerados como “Sistemas Locales” de los sectores urbanos no consolidado ó urbanizables ordenados que no ha abordado su urbanización, pero que tienen aprobado definitivamente sus Proyectos de Reparcelación, y por tanto estos suelos han sido cedidos al municipio.

En virtud de lo indicado, y considerando que la población censada a finales de 2.013 asciende a 76.911 habitantes, se ha calculado el ratio de espacios dotacionales en función de la misma, lo que se expresa de la siguiente forma:

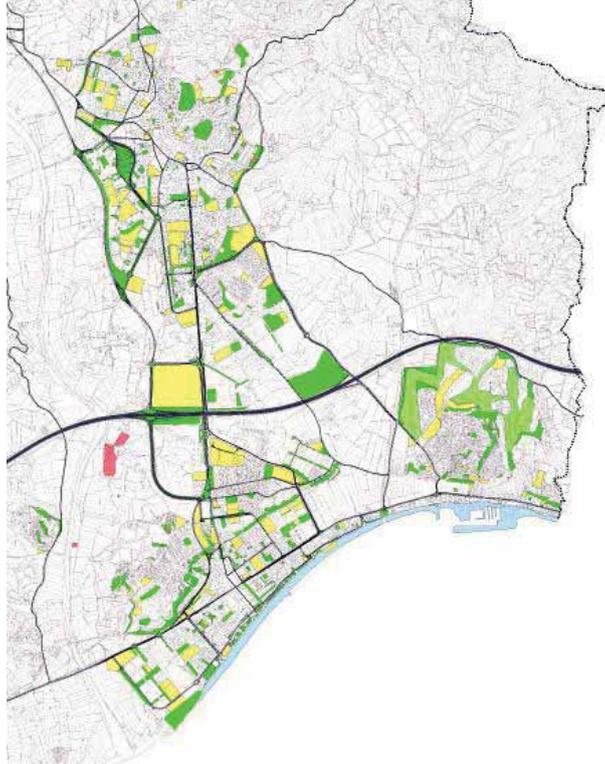
**CUADRO DE RATIOS ESPACIOS DOTACIONALES / HABITANTE**

Tipo de espacio público	SUPERFICIES (m2s)	RATIO Calidad urbana m2s/hab.
ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	2.314.831	30.10 m2/hab.
EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	1.936.563	25.18 m2/hab.
SISTEMAS TÉCNICOS	69.807	0,91 m2/hab.

NOTA 1. Población censada en 2013: 76.911 habitantes.

NOTA 2. Estandar mínimo de Parques y Espacios Libres Públicos: 5 a 10 m2s/ habitante. (LOUA 2/2012)

Resulta ser un antiguo principio del Urbanismo que la localización de los espacios dotacionales de la población deben estar situados con referencia a la estructura viaria que sirve de soporte básico al crecimiento urbano. Sin embargo, en la práctica esto no siempre es posible, ya que, mientras las piezas calificadas como Sistemas Generales son definidas, en su posición y dimensión por el Plan General, los denominados “Sistemas Locales” que deben localizarse en cada ámbito de crecimiento ó renovación urbana no siempre es una determinación que sea respetada, sino que ha existido una razonable tolerancia para que fuera el instrumento de desarrollo (P.P.O. y P.E.R.I.) quienes precisen su posición.



El resultado de esa práctica urbanística, que era contemplada por el PGOU/96, no siempre ha dado lugar a una solución urbana que permitiera estructurar el tejido urbano local propuesto con respecto a las referencias, por ejemplo de un espacio libre público, a modo de plaza ó parque, que aportara al conjunto una traza de referencia de las partes (barrios ó ámbitos urbanos reformados) respecto al conjunto urbano.

En este sentido, la Revisión del P.G.O.U./2.014 tiene como objetivo recomponer la ordenación pormenorizada de aquellos sectores que teniendo su planeamiento parcial (P.P.O.) aprobado definitivamente, no han ejecutado la urbanización del ámbito, y por tanto, existe en este momento la oportunidad de elevar la calidad ambiental de aquellos suelos no desarrollados, cuando se ha podido analizar su ordenación urbana desde una visión general de la Ciudad existente.

### 3.2.2.3 Los nuevos ámbitos urbanos que reorientan el modelo del PGOU/96.

El análisis del cumplimiento de la Norma 45 del P.O.T. de Andalucía, en esta fase de AVANCE, que adjunta al documento justificativo, conduce necesariamente a inducir que el modelo urbano-territorial de la R.P.G.O.U./2.014 supone, sintéticamente, algo que se podría expresar de la siguiente forma:

#### **EL P.G.O.U./2.014 de Véz Málaga:**

**Un Plan para la *Rehabilitación urbana* + *Revitalización ambiental de suelos* + *Ajuste del crecimiento urbano***



Lógicamente las directrices del P.O.T.A. y la protección del Litoral de Andalucía conducen necesariamente al cambio sustancial del modelo urbano del P.G.O.U./96, que en realidad era consecuencia de la planificación urbana de la década los noventa, posiblemente poco sensible a la "extensión sin límite de la urbanización".

Es por ello, que el modelo de la R.P.G.O.U./2.014 tiene como referencia la limitación del crecimiento superficial y poblacional (40% del suelo urbano existente y 30% de la población), no con la intención de crear nuevo suelo de extensión urbana, sino con el objetivo de reorientar el modelo urbano-territorial del P.G.O.U./96, con referencia a las siguientes líneas de intervención:

**S.U.C.:** Respetar la ordenación e individualidad normativa del P.E.P.R.I., que deberá mantenerse con las condiciones de regulación específicas derivadas de la conservación de los edificios declarados como Bienes de Interés Cultural (B.I.C.) y de su entorno urbano.

Revisar las ordenanzas de edificación del Suelo Urbano, con el objeto de corregir los efectos negativos de su aplicación, bien por una interpretación inadecuada de la misma, o bien por una incorrecta solución arquitectónica que tenga un efecto negativo para el paisaje urbano.

**S.U.N.C.:** Revisar las ordenaciones pormenorizadas y la gestión urbanística de los ámbitos urbanos que se clasifiquen como "Suelos Urbanos No Consolidados", los cuales se definen actualmente en el PGOU/96, y se localizan con referencia a los bordes urbanos de los distintos asentamientos, con objeto de recomponer esos ámbitos, en general, de pequeña dimensión, con un sentido de cierre de la extensión urbana.

**S.U.O.:** Revisar las ordenaciones pormenorizadas de los sectores de suelos urbanizables ordenados, pero no urbanizados, asumiéndolos como parte del nuevo Plan General, respetando los aprovechamientos urbanísticos que devienen del PGOU/96, pero abriendo un proceso concertado para producir, mediante los estudios urbanos precisos, una revitalización ambiental y arquitectónica.

Estos ámbitos que se reconocen como "Adaptaciones Concertadas" mediante convenio urbanístico y de gestión deben contemplar una Programación de la capacidad de ejecución residencial que pueden realizar en ocho años.

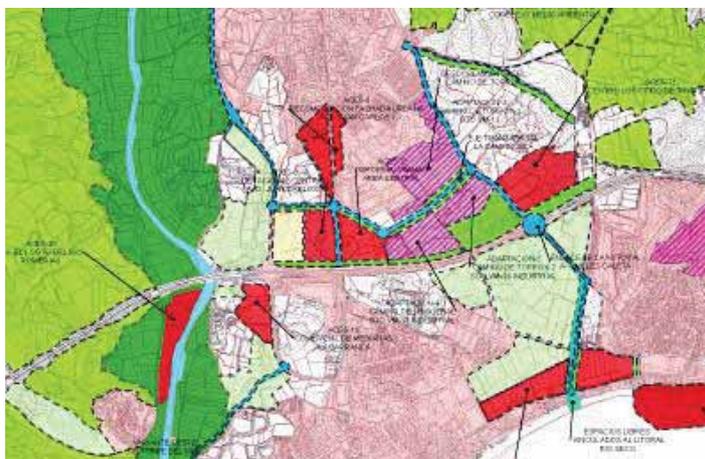
**S.U.S.:** Los sectores de suelo urbanizable sectorizado que se encuentran en fase de tramitación, podrán incorporarse al modelo de la RPGOU/2014 en el caso de que se concluya su proceso de ordenación pormenorizada, pero deberán incluir una programación de la capacidad residencial que se comprometen a edificar en el programa de ejecución de viviendas de la RPGOU/2014.

Si ello no fuera posible, al no alcanzarse los informes favorables de la Consejería de la Junta de Andalucía, competente en ordenación del territorio y urbanismo, deberán pasar a clasificarse como Suelo Urbanizable No Sectorizado.

**S.U.N.S.:** Los sectores de Suelo Urbanizable No Sectorizado que provienen del modelo del PGOU/96 que no puedan finalizar su sectorización, al no alcanzarse los informes favorables de la Consejería de la Junta de Andalucía, competente en ordenación del territorio y urbanismo, deberán pasar a clasificarse como Suelo Urbanizable No Sectorizado.

#### Ámbitos

**sin actividad:** Aquellos sectores urbanizables sectorizados y no sectorizados, que provienen del modelo del P.G.O.U./96 donde no hubieran existido ninguna actividad para su ordenación o su sectorización, deberán pasar a ser desclasificados.



De acuerdo con lo expuesto anteriormente, la reorientación del modelo urbano del P.G.O.U./96 se fundamenta, con referencia a las directrices de ordenación territorial del P.O.T.A., en los ámbitos que más adelante se reconocen como "Actuaciones Estratégicas" (AC.ES), las cuales constituyen ámbitos que tratan de **renovar o revitalizar el tejido urbano existente**, actuando con una labor de cirugía precisa y necesaria para conducir las pautas de crecimiento en el sentido que fortalezca la vitalidad del "conjunto urbano en construcción", que reconocemos como "CIUDAD COMPACTA".

Finalmente mediante la delimitación de las "Actuaciones Concertadas" (ADAP) que supone un conjunto de nueve ámbitos de suelos urbanizables sectorizados y ordenados, sin ejecutar, se plantea mediante un proceso de concertación introducir elementos de sostenibilidad que mejoren la calidad ambiental y arquitectónica de las soluciones urbanas actuales. Y ello desde una perspectiva de adecuación de cada ordenación local al entorno próximo donde se localiza.

### 3.2.3. CONCEPTUALIZACIÓN INICIAL TÉCNICA Y JURÍDICA.

#### 3.2.3.1 El concepto de los suelos de extensión urbana en la formación del modelo urbano.

Los terrenos que fueron clasificados por el PGOU/96 como suelo urbanizable sectorizado S.U.S. (antes programados) corresponden a los suelos de desarrollo del Plan General donde se asientan las bases de la extensión urbana del modelo vigente.

En el caso del municipio de Vélez Málaga cuyo modelo territorial se caracteriza por una dispersión de núcleos urbanos, de distintos tamaños, donde los que se asientan en el espacio litoral tienen un perfil ligado a los asentamientos residenciales turísticos o vacacionales, mientras que los del interior se corresponden con pequeños núcleos de origen rural con escasa transformación, únicamente el espacio reconocido como "Ciudad compacta" por el P.G.O.U./96 y formado por los núcleos de Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez, constituye en realidad "**un ámbito urbano en formación**", donde la Revisión del Plan 2.014 debe ser coherente con las trazas que han sustentado la extensión de cada núcleo.

La definición contenida en el P.O.T.A. (2.006) sobre el "Modelo de Ciudad" que supone reconocer el modelo de ciudad compacta, propio de la ciudad mediterránea, frente al modelo extensivo de la ciudad dispersa, de baja densidad, conduce a entender que los suelos de extensión de la Ciudad existente (Vélez-Torre-Caleta) deben ser apreciados considerando:

- a) El contexto de la caracterización morfológica de los terrenos;
- b) La capacidad para insertarse en el ámbito urbano existente más próximo, y
- c) Desde el papel que juegan esas piezas de extensión urbana para aportar soluciones identificadas en la propia configuración de la Ciudad existente.

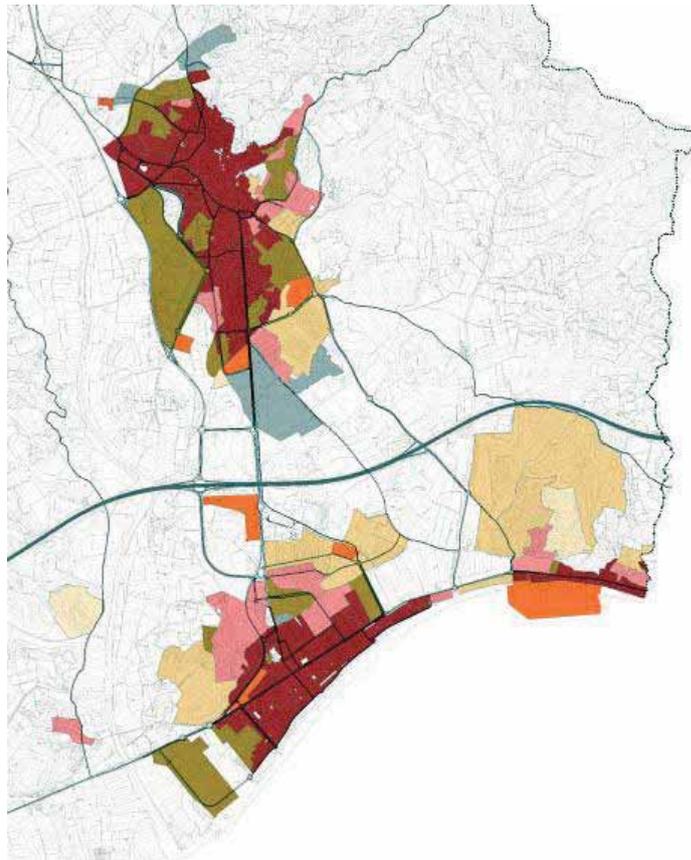
### 3.2.3.2. El sentido de la categorización del Suelo Urbanizable con respecto al crecimiento urbano de la Ciudad.

La categorización en la clasificación del suelo entre los suelos urbanizables sectorizados y los no sectorizados, supone en el caso de los primeros el reconocimiento desde el propio Plan General de las actuaciones urbanas que tienen un valor prevalente en la ejecución del modelo propuesto. Por el contrario, los suelos urbanizables no sectorizados suponen siempre "suelos de reserva" que sólo deben activarse mediante su correspondiente programación cuando se han agotado las previsiones de uso del propio P.G.O.U., o bien se advierte la necesidad de incorporar nuevos usos no contemplados en el propio Plan General.

En este sentido, y en el caso de la Revisión del PGOU/96, los suelos de extensión urbana deben valorarse en función de cada una de las categorías posibles, las cuales se sintetizan de la siguiente forma:

- Suelo Urbanizable Programado (R.T.) del P.G.O.U./96
- Suelo Urbanizable Sectorizado S.U.S. ordenado y urbanizado
- Suelo Urbanizable Sectorizado S.U.S. ordenado y sin urbanización
- Suelo Urbanizable Sectorizado S.U.S. sin actividad
- Suelo Urbanizable Sectorizado S.U.S. con P.P.O. en tramitación
- Suelo Urbanizable No Sectorizado con Plan de Sectorización
- Suelo Urbanizable No Sectorizado con Plan de Sectorización en trámite
- Suelo Urbanizable No Sectorizado sin actividad

Esta división de los suelos de extensión debe realizarse también por entidades territoriales (Ciudad Compacta, Litoral Oeste,...) lo que permitirá tener una mejor información de cada pieza en el modelo que se proponga en la Revisión del Plan General 2014.



CIUDAD COMPACTA

Expresión de la gradación de la densidad de viviendas y poblacional desde los centros urbanos de Vélez Málaga al Norte, Torre del Mar al Suroeste y Caleta de Vélez al Sudeste, hacia el espacio periférico común.

### 3.2.3.3. El cumplimiento de los deberes que provienen de la ordenación y ejecución del planeamiento de desarrollo

El **artículo 13** "Planes Parciales de Ordenación" de la L.O.U.A. 2/2012 (antes 7/2.002) determina que corresponde al Plan de Etapas del P.P.O. definir las condiciones objetivas y funcionales que ordenen la puesta en servicio de las obras de urbanización. No obstante, en el marco de la programación secuencial del P.G.O.U., mediante el procedimiento de delimitación de unidades de ejecución, podrán efectuarse alteraciones en el Plan de Etapas, siempre que se garantice la funcionalidad de cada una de ellas.

Por otra parte, la aprobación definitiva del P.P.O. supone la vinculación de los terrenos, las instalaciones, las construcciones y las edificaciones al destino que resulte de su clasificación y calificación y al régimen urbanístico que consecuentemente les sea de aplicación, así como la ejecutividad de sus determinaciones a los efectos de la aplicación por la Administración Pública, de cualquier medio de ejecución forzosa (**art. 34**. L.O.U.A. 2/2.012)

De lo anterior, se deduce que la aprobación definitiva de la ordenación pormenorizada (P.P.O.) y el Plan de Etapas del mismo supone, junto con la localización en referencia a la ciudad existente, establecer un primer criterio objetivo para integrar los suelos de extensión urbana en el modelo de la Revisión del PGOU/96. Se propone por ello, considerar la siguiente prevalencia:

- 1). Sectores de Suelo Urbanizable Programado (R.T.) según el P.G.O.U./96, **sin** nivel de autonomía de servicios urbanos básicos.
- 2). Sectores Urbanizables Sectorizados con P.P.O., P.R. y P.U. aprobados definitivamente con o sin nivel de autonomía de servicios urbanos básicos.
- 3). Sectores de Suelo Urbanizable No Sectorizado con Plan de Sectorización
- 4). Sectores Urbanizables Sectorizados sin P.P.O. aprobado definitivamente

### 3.2.3.4. El concepto de programación del suelo en los suelos urbanizables según la L.O.U.A. 2/2.012.

Los sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado desarrollan la ordenación pormenorizada mediante los Planes Parciales de Ordenación, cuyo contenido y determinaciones están regulados en el artículo 13 de la L.O.U.A. 2/2.012.

La programación de su ordenación debe contemplarse en el marco de la programación secuencial del Plan General de Ordenación Urbanística, y ello a efectos de dar coherencia a la obtención y ejecución de los suelos de sistemas generales con referencia a la funcionalidad del sector en el modelo urbano definido por el P.G.O.U. (mediante el necesario equilibrio de las áreas de reparto previstas en el P.G.O.U.)

De acuerdo con lo indicado anteriormente, corresponde al Plan General de Ordenación Urbanística definir la programación y gestión de la ordenación estructural, según lo indicado en el artículo 10.3 de la L.O.U.A. 2/2.012.

En este sentido, la programación de los suelos de los sectores urbanizables sectorizados (antes programados) debe responder a la obtención, y en su caso, ejecución de los ámbitos delimitados como sistemas generales de áreas libres públicas, equipamientos públicos y viario público.

Esto supone que para analizar el modelo urbano existente derivado del desarrollo del P.G.O.U./96, con relación a la extensión del suelo con respecto a los distintos núcleos urbanos del municipio de Vélez Málaga, que tienen la consideración de "ciudad consolidada", es necesario apreciar el proceso de ordenación pormenorizada de los suelos urbanizables sectorizados, y verificar el nivel de la ejecución de las obras de urbanización correspondientes.

Debe indicarse, no obstante, que en el P.G.O.U./96 de Vélez Málaga, anterior a la L.O.U.A. 7/2.002, existe un planteamiento de la programación de los suelos urbanizables definido a través de dos áreas de reparto cuatrienales, donde no siempre existe coherencia entre la localización del suelo urbanizable y los sistemas generales adscritos, lo que no responde al modelo de ciudad expuesto en la actual legislación urbanística de Andalucía LOUA 2/2.012.

## 3.2.4. APROXIMACIÓN A UNA ESTRATEGIA URBANA.

A principios de los años 90 aparecieron en España los primeros planes estratégicos de las ciudades (Barcelona, Sevilla, Málaga,...) cuyo fundamento era ampliar las distintas visiones urbanas, desde un punto instrumental de tipo multidisciplinar, donde la participación de los ciudadanos, a través de las distintas líneas de trabajo, y el debate transversal que se producía, trataban de orientar mediante acciones específicas las

sinergias que favorecían la posición de la ciudad en un contexto, que ya en aquel momento, se percibía como más globalizado y complejo.

La relación entre una estrategia específica para una acción de gobierno, en el caso de los municipios, tiene una parte de su base instrumental en la utilización del suelo y en los recursos disponibles del lugar, donde la planificación territorial, de escala supramunicipal, y los planes generales municipales constituyen los documentos donde se expresa la visualización de la evolución positiva ó negativa de la estrategia urbana.

En este sentido, el nuevo Plan Urbanístico señala los elementos y ámbitos territoriales que permiten orientar las acciones principales de la Revisión del P.G.O.U./2.014, con objeto de aproximarnos a una estrategia urbana que pueda mejorar la posición del municipio en el Sistema de Ciudades de Andalucía, y ello sobre la base instrumental siguiente:

1. Identificación de los ámbitos que tienen un carácter estratégico.
2. Participación pública durante la fase de AVANCE de la R.P.G.O.U./2.014.
3. Integración de los agentes políticos, empresariales, culturales y sociales en el proceso urbano.

A efectos de este AVANCE, la aproximación para definir una estrategia urbana en el medio plazo (ocho años desde la aprobación definitiva de la R.P.G.O.U./2.014) se propone sobre los siguientes componentes:

- 4 **Identificación de las ideas-fuerza** en las que se fundamenta la R.P.G.O.U./2.014.
- 5 Planteamiento de las **alternativas urbanas** con relación a las directrices territoriales.
- 6 Delimitación de las **Áreas Estratégicas**, su diagnóstico y sus objetivos urbanos.
- 7 Definición de los **proyectos públicos y/ó privados** donde se concreta la estrategia urbana.

El proceso de participación ciudadana en el debate público sobre el interés general de las actuaciones urbanísticas propuestas, junto a las decisiones de la Corporación Municipal compondrán la base de la estrategia del modelo urbano-territorial de la R.P.G.O.U./2.014 para el municipio de Vélez Málaga.

### 3.2.4.1 La definición del modelo como un proceso de compromiso y gestión urbana.

La adaptación de la R.P.G.O.U./2.014 a las normas y directrices derivados del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (P.O.T.A. 2.006), y en concreto a la Norma 45 "Modelo de Ciudad", supone no sólo una obligación jerárquica de planeamiento urbano municipal respecto a los instrumentos de planificación territorial en Andalucía, sino especialmente **una revisión de los modelos urbanos proyectados en los años 90**, donde el P.G.O.U./96 de Vélez Málaga constituye sólo un ejemplo de dichos planes urbanísticos.

A pesar de que han transcurrido casi ocho años desde que se publicó en B.O.J.A. la aprobación del P.O.T.A., se han sucedido, casi en paralelo, tres procesos que explican al menos en parte, la inaplicación por una gran mayoría de los municipios andaluces de esta norma 45. Y esto se puede sintetizar en lo siguiente:

- A) Cuando se publica el P.O.T.A., aparecen los primeros síntomas de la crisis financiera, que aún se padece, y que está demostrando que presenta una afección importante al tejido social.
- B) La paralización progresiva del sector inmobiliario ha conducido a los municipios a dejar de lado cualquier iniciativa de revisar sus modelos urbanos, y sin duda, la ralentización de los "informes sectoriales" de la Comunidad Autónoma ha completado este estancamiento.
- C) Los municipios se han encontrado con un profundo cambio de unos modelos urbanos que deben adecuarse a un "nuevo modelo de Ciudad", que si bien tiene una lógica territorial que deviene de la propia historia de la evolución de la ciudad mediterránea, han sido escasamente explicados en su aplicación práctica, cuando la adaptación al POTA supone claramente: **"ajustar la extensión urbana para lograr la sostenibilidad del ecosistema urbano"**.

Este escenario conduce a que la definición del modelo urbano-territorial de la R.P.G.O.U./2.014 debe plantearse con referencia a **un proceso de compromiso y gestión urbana**, el cual debe tomar cuerpo en la fase temporal que discurra entre la exposición del AVANCE hasta la elaboración del Documento para la APROBACIÓN INICIAL. Y esto responde a estas ideas básicas:

- A) *"el ajuste de un modelo urbano, de perfil extensivo en la ocupación del territorio, conduce necesariamente a revisar cada uno de los ámbitos urbanizables ordenados, pero no ejecutados, e integrarlos en un programa de actuaciones en el medio y largo plazo, que debe convenirse con el Ayuntamiento"*.
- B) *La ejecución de las dotaciones públicas, equipamientos y espacios libres, debe responder a la*

secuencia lógica del proceso de reforma y reordenación del espacio urbano proyectado, de tal forma que no se produzca déficit dotacional.

C) "Las inversiones públicas en infraestructuras urbanas, sólo pueden responder al equilibrio necesario que se deriva de la capacidad de financiación del municipio, con relación a las previsiones de reforma ó crecimiento urbano, de acuerdo con la programación determinada por el Plan Urbanístico y por los Presupuestos Municipales.

Es por ello que la aproximación a la estrategia urbana de la R.P.G.O.U./2.014 se construye desde esta fase de AVANCE con la siguiente secuencia, que se exponen en los siguientes apartados:

- Actuaciones Estratégicas
- Adaptación de Suelos Urbanizables Ordenados, sin ejecución
- Definición de los elementos que contribuyen a mejorar la Movilidad urbana
- Bases para la ordenación y utilización del espacio Rural.

En este sentido, la definición del modelo urbano del Documento para la aprobación inicial de la R.P.G.O.U./2014 debe ser consecuencia del **proceso de participación pública** en la exposición del AVANCE; de las **sugerencias** que se presenten por entidades corporativas (culturales, sociales y empresariales) y particulares; y del **proceso de debate institucional** de la Corporación Municipal del Ayuntamiento.

### 3.2.4.2 De las actuaciones estratégicas

Según la Real Academia Española (R.A.E.), la palabra **estrategia** deriva del latín *strategia*, que a su vez procede de dos términos griegos: *stratos* ("ejército") y *agein* ("conductor", "guía"). La aplicación del concepto estrategia a la delimitación de los ámbitos territoriales, urbanos y rurales, que en esta fase de AVANCE se han definido, supone únicamente a un modo de estructurar el debate sobre el modelo urbano-territorial de la R.P.G.O.U./2.014. Y entendido de esta forma, para que pueda ser objeto de debate público, se han expresado en las correspondientes Fichas de Actuaciones Estratégicas (AC.ES) dos estados, el actual y el propositivo, junto a distintas imágenes que contribuyen a explicar la localización del ámbito delimitado en el contexto territorial del municipio.

En el estado actual se incluye una información con respecto a la ordenación territorial que le afecte, en su caso, y una información urbanística con respecto al P.G.O.U./96 y al Expediente de Adaptación parcial a la L.O.U.A., o en su caso al planeamiento de desarrollo (P.P.O.). Asimismo se incluye un apartado denominado "**Diagnóstico**" donde se expone sintéticamente las fortalezas y debilidades del ámbito delimitado.

Por otra parte, cada ficha incluye una parte "**Propositiva**" que se divide en las siguientes partes: Objetivos de la Actuación; Instrumentación; y Gestión del Proceso.

Esta forma de plantear la parte propositiva de las actuaciones estratégicas, con ideas y propuestas de gestión, y no con dibujos de soluciones urbanas concretas, tiene su sentido, en **abrir un proceso participativo hacia los ciudadanos**, en general, y específicamente con respecto a los propietarios de suelo y entidades corporativas sociales y empresariales. Este periodo de concertación de las soluciones urbanas, se enmarca en la etapa de tramitación existente entre la Información Pública del AVANCE hasta la presentación del documento para la Aprobación inicial de la R.P.G.O.U./2.014, que se estima en unos seis meses.



Recualificación de la Avda. Juan Carlos I, eje Norte-Sur (CIUDAD COMPACTA)

A continuación se expone un cuadro donde se sintetiza la identificación del ámbito estratégico, el objetivo básico de la actuación y la gestión del proceso.

## CUADRO DE ACTUACIONES ESTRATÉGICAS (ACES)

ACES	Superficie (m2s)	Cualificación del ÁMBITO	OBJETIVOS BÁSICOS	GESTION PROCESO
ACES - 1	1.943.363	TURÍSTICO DEPORTIVO JUVIGOLF	Campo Deportivo de Golf Programación ejecución viviendas	CPG
ACES - 2	127.581	DOTACIONAL CHILCHES	Usos dotacionales y parque periurbano en zona de protección litoral de 500 mts desde LMT	CPG
ACES - 3	25.625	DOTACIONAL BENAJARAFE	Localización de un espacio verde público y usos dotacionales de servicios públicos.	PR_PGOU
ACES - 4	190.010	REFORMA LÍMITES URBANOS	Revisión ordenación urbana de zona Sur del sector	CPG
ACES - 5	215.958	CORREDOR URBANO TORRE CALETA	Actuación de "cosido urbano" mediante una composición de una nueva fachada urbana que tenga como referencia un Parque Lineal Público con acceso directo desde la antigua CN-340	PR_PGOU
ACES - 6	89.825	DOTACIONAL CENTRAL	Disposición de un Parque Público como espacio de transición entre la Avda. Juan Carlos I y el sistema de equipamientos comunitarios.	PR_PGOU
ACES - 7	93.032	REFORMA URBANA AREA CENTRAL	Definición de una nueva fachada urbana hacia la Avda. Juan Carlos I.	CPG
ACES - 8	121.448	RECOMPOSICIÓN FACHADA URBANA	Modificación de la ordenación pormenorizada para mejorar la fachada urbana a Avda. Juan Carlo I.	PR_PGOU
ACES - 9	28.878	REFORMA URBANA	Ordenación de una fachada urbana a Carref. A-356	PR_PGOU
ACES - 10	83.624	COMERCIAL MEDIANAS	Ordenación para la implantación "Parque Medianas"	TR-INN
ACES - 11	189.261	CENTRO LOGÍSTICO TRANSPORTE	Ordenación de un Centro Logístico de Transportes de carácter supramunicipal	TR-INN
ACES - 12	296.621	COMPLEJO AMBIENTAL	Sistema de Equipamientos Municipales	TR-INN
ACES - 13	531.916	SUELO PRODUCTIVO	Adaptación y reforma del sector de antiguos Tejares	TR-INN
ACES - 14	29.311	ESPACIO FERIAL VM	Espacio Ferial del núcleo de Vélez Málaga	PR_PGOU
ACES - 15	33.248	ESPACIO FERIAL TM	Espacio Ferial del núcleo de Vélez Málaga	PR_PGOU
ACES - 16	651.379	INTEGRACIÓN AEROPUERTO_PTA	Ampliación del SG aeroportuario e integración con las actividades del PTA para transporte aéreo.	PR_PGOU
ACES - 17	168.015	TURÍSTICO KARMAGÜEN	Adecuación naturalística y disposición de servicios de alojamiento turístico para visitantes	CPG
ACES - 18	246.115	PUERTO DEPORTIVO-PESQUERO	Definición condiciones de ordenación en base al Plan Director de Puertos de Andalucía 2014-2020	PR_PGOU
ACES - 19	7.640	MERCADO MAYORISTA	Renovación urbana y relocalización uso actual	PR_PGOU
ACES - 20	110.668	SOTO DEL RIO	Adecuación naturalista para actividades recreativas	TR-INN

CPG: Convenio de planeamiento y gestión (art. 30 y 95, LOUA 2/2012)

PR\_PGOU: Propuesta integrada en la RPGOU/2014

TR-INN: Innovación del PGOU/96 en tramitación

### 3.2.4.3 De la adaptación de los SUO/96 hacia un modelo de sostenibilidad urbana

Los ámbitos urbanos que hemos incluido dentro del proceso de revitalización y reorientación de la R.P.G.O.U./2.014, los cuales se han expresado mediante al concepto de "**Actuaciones sometidas a Convenio Urbanístico**", entendido como actuación urbanística concertada, se corresponden con aquellos sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado y Ordenado (S.U.O.), cuya localización tiene en principio una valoración estratégica en el nuevo modelo urbano, y que si bien tienen aprobada definitivamente su ordenación pormenorizada (P.P.O.), en base a los parámetros urbanísticos del P.G.O.U./96, no han realizado actuaciones de urbanización hasta esta fecha.

Constituyen, por tanto, **suelos no ocupados**, que permiten tener una nueva lectura urbana en el contexto de la R.P.G.O.U./2.014 mediante una adecuación de la solución urbana a los **critérios de sostenibilidad** que es necesario aplicar para lograr un tejido urbano más compacto y más diverso en sus usos, lo que supone asimismo una mejora de la calidad urbana de estas piezas, comprometidas por el anterior Plan ó por alguna de sus innovaciones posteriores.

La mayor parte de estos ámbitos, objeto de adaptación con relación a la ordenación pormenorizada y a la gestión, en cuanto a la programación de su capacidad de ejecución del suelo residencial de que disponen, se encuentran situados en la entidad territorial que hemos reconocido como "CIUDAD COMPACTA" (Vélez Málaga\_Torre del Mar\_Caleta de Vélez).

Únicamente dos sectores urbanizables ordenados, el SUO.L-2 "Lagomar" en la Costa Oriental junto al núcleo urbano de Lagos, al no encontrarse afectado directamente por la protección del Litoral; y el SUO.TRA-1 NORTE "Aeropuerto" al localizarse próximo al Parque Tecnológico y al Aeródromo "Leóni Benabú" que se considera un ámbito estratégico, no se encuentran localizados en área urbana central del municipio.

La implementación de la sostenibilidad urbana en unos tejidos que deben compatibilizar con el modelo de la ciudad existente, la estrategia urbana propuesta se mueve en tres líneas de actuación que se pueden sintetizar de la siguiente forma:

- La **mejora de la accesibilidad social de los ciudadanos**, en términos de proximidad y seguridad civil, entendida como el conjunto de recorridos peatonales, espacios libres públicos ó parques, equipamientos dotacionales, que conforman la "Unidad de Barrio".

- Configurar un espacio urbano donde sea posible el desarrollo progresivo de un **escenario de mezcla de usos (comercio minorista, administrativos, servicios deportivos, ...)**, donde la residencia colectiva ó plurifamiliar sea preferente, respecto a la residencia unifamiliar.
- **Adecuación bioclimática del tejido urbano** con referencia a los espacios verdes públicos y privados, donde los espacios libres públicos (parques y plazas) deben convertirse en el eje director de la soluciones urbanas, utilizándolos también como “elementos de transición” para compatibilizar los ámbitos con distinto uso global (residenciales respecto a industriales).

Las Fichas de las Adaptaciones (ADAP) al modelo de la R.P.G.O.U./2.014, se componen de dos partes, una del estado actual, y otra la propositiva, junto a distintas imágenes que contribuyen a explicar la localización del ámbito delimitado en el contexto urbano del municipio.



Ámbitos de Adaptación en el área central de la Ciudad Compacta  
SUO.VM-13, SUO.VM-16 (residencial), SUO.VM-17 y SUO.VM-18 (industrial)

En el estado actual se incluye una información con respecto a la ordenación pormenorizada, aprovechamiento urbanístico, edificabilidad, densidad y uso global del P.P.O. aprobado definitivamente, e información con respecto a la existencia de proyecto de urbanización y de reparcelación. Debe indicarse que se respeta el aprovechamiento urbanístico y el número de viviendas contenido en el PPO aprobado.

Se incluye también un apartado específico denominado “**Diagnóstico**”, donde se expone sintéticamente las cuestiones básicas que deben ser objeto de adaptación del sector urbanizable.

Por otra parte, cada ficha incluye una parte “**Propositiva**” que se divide en las siguientes partes: Objetivos de la Actuación; Instrumentación; y Gestión del Proceso.

Los *Objetivos* definen las ideas base para la adaptación de la ordenación pormenorizada del sector; la Instrumentación requiere la realización de un “Estudio Urbanístico” que deberá ser elaborado por la iniciativa privada, en un proceso transparente de “Urbanismo Concertado” que tendrá su reflejo en el Convenio Urbanístico de Planeamiento y Gestión Urbanística (artículos 30 y 95, L.O.U.A. 2/2.012) que deberá suscribirse con el Ayuntamiento de Vélez Málaga, con objeto de que la nueva ordenación pormenorizada de la adaptación se integre en el R.P.G.O.U./2.014.

En el acuerdo urbanístico, el sector urbanizable estará representado por la Junta de Compensación, salvo que estuviera inactiva, y en este caso se podrán reunir en “Junta de Propietarios con Derechos Urbanísticos”, la cual designará a los representantes legales de sus intereses en esta gestión urbanística.

Este periodo de concertación de las soluciones urbanas, se enmarca en la etapa de tramitación existente entre la Información Pública del AVANCE hasta la presentación del documento para la Aprobación inicial de la R.P.G.O.U./2.014, que se estima en unos seis meses.

A continuación se expone un cuadro de los sectores que deben ser objeto de “**Adaptación Concertada**”, donde se sintetiza la identificación del ámbito de adecuación urbana al modelo de la

R.P.G.O.U./2.014, el objetivo básico de la actuación y la gestión del proceso.

### CUADRO DE ADAPTACIONES CONCERTADAS (ADAP)

ADAP	Sector SUO	Superficie (m2s)	Denominación del ÁMBITO	OBJETIVOS BÁSICOS	GESTION PROCESO
ADAP - 1	SUO.VM-6	120.672	LA FORTALEZA	Recomposición volúmenes edificatorios para evitar impactos paisajísticos	EU + CPG
ADAP - 2	SUO.VM-13	248.814	CAMINO DE TORROX I	Adecuación de la localización de espacios verdes públicos y tipologías arquitectónicas	EU + CPG
ADAP - 3	SUO.VM-18	121.601	CAMINO DE TORROX II	Adecuación de la localización de espacios verdes públicos y eliminación uso residencial	EU + CPG
ADAP - 4	SUO.VM-17	166.906	CAMINO DEL HIGUERAL	Adecuación de la localización de espacios verdes públicos.	EU + CPG
ADAP - 5	SUO.C-2	484.814	FINCA BAVIERA	Modificación de tipologías arquitectónicas con tipos C.J. de menor ocupación de suelo	EU + CPG
ADAP - 6	SUO.T-11	70.030	LA CULEBRA	Conexión variante Torre del Mar y recomposición de los volúmenes edificatorios	EU + CPG
ADAP - 7	SUO.L-2	118.731	LAGOMAR	Recomposición de volúmenes y disposición de espacios libres con respecto al litoral	EU + CPG
ADAP - 8	UE.VM-18.1 (*)	22.645	EXPLANADA DE LA ESTACIÓN	Recomposición de volúmenes y permeabilidad interna del espacio edificable	EU + CPG
ADAP - 9	SUO.TRA-1 NORTE	190.682	AEROPUERTO	Adecuación del eje Norte-Sur en sus relaciones urbanas con el Aeródromo y el PTA	EU + CPG

EU: Estudio Urbanístico y/o paisajístico, en su caso.  
CPG: Convenio de Planeamiento y Gestión Urbanística (art. 30 y 95, LOUA 2/2012).

(\*) Este ámbito se corresponde con una Unidad de Ejecución del SUNC, situada en la fachada Norte del núcleo de Vélez Málaga

#### 3.2.4.4 De los elementos que contribuyen a mejorar la movilidad urbana

En el apartado del Capítulo 2 “Sostenibilidad urbana e infraestructuras” del Título 2. Memoria Informativa se ha expuesto una síntesis de los trabajos realizados, y en fase de supervisión municipal, dedicado al Plan de Movilidad y Accesibilidad, elaborado por el equipo técnico de CONTORNO SA.

Los objetivos generales planteados, en materia de accesibilidad, en dicho documento son asumidos por la Revisión del P.G.O.U./2.014 sobre la base de integrar la ordenación urbana con los conceptos de movilidad en modos de transporte colectivo y en potenciar los modos no motorizados extendiendo los circuitos para bicicletas como una alternativa, no sólo de ocio ó deportiva, para determinados desplazamientos en el contexto urbano de la denominada “CIUDAD COMPACTA”.

Ahora bien desde un punto de vista de ordenación urbana consideramos importante relacionar la localización de las centralidades urbanas existentes ó en proyecto con la estructura viaria básica que constituyen la base de los circuitos del transporte colectivo, de carácter urbano e interurbano.

En este sentido, diferenciamos entre:

- aquellos elementos de la red viaria externa a los núcleos urbanos del municipio que mejoran el acceso a los mismos y el tráfico de paso; y,
- otros elementos periféricos que orientan la movilidad de relación entre el viario interior con el exterior de los núcleos urbanos, reduciendo los conflictos del tráfico.

Estos elementos que completan la red viaria existente, y conforman la estructura territorial de conexión inter-núcleos, de relación supramunicipal están contemplados en el Plano de Ordenación Territorial del P.O.T.AX., como “**actuaciones de iniciativa pública concertada**”, donde el Estado, la Comunidad Autónoma, la Diputación Provincial y el propio Ayuntamiento son agentes necesarios para su proyecto y ejecución.

En este sentido, y con referencia al Plano Propositivo del AVANCE, designado como PP.01, los elementos que contribuyen a mejorar la movilidad externa a los núcleos urbanas, en el contexto del modelo urbano-territorial de la RPGOU, se compone de las siguientes piezas:

#### ACTUACIONES SOBRE LA RED VIARIA:

<b>Autovía del Mediterráneo A7:</b>	Completar el semienlace del nudo de acceso a Vélez Málaga y a Caleta de Vélez
<b>Vía intermedia de conexión</b>	Mejora del trazado y ampliación mínima a tres carriles de la vía <b>Litoral Oeste con la Autovía:MA-3203</b> entre la antigua carretera CN-340 y el nudo de Cajíz
<b>Variante acceso Oeste</b>	Trazado de una variante con una sección mínima de dos carriles, <b>a Torre del Mar y</b>

**Almayate:** ampliable mediante una reserva de suelo colateral.

**Variante acceso Norte**  
entre la

Mejora del trazado del vial de comisa que discurre **al núcleo de Vélez Málaga:** carretera de Arenas y el Camino Huerto Carrión

**Desdoblamiento de la 356:**

Desdoblamiento de la traza actual de la carretera A-356 **carretera autonómica A-** desde Vélez hasta el núcleo de Trapiche y Parque Tecnológico

Constituyen también dos elementos de relación viaria externa con dos ámbitos externos a los núcleos existentes, los siguientes:

**Conexión de acceso al nuevo Medioambiental "La**  
carácter adecuado

Se proyecta un trazado de acceso directo hasta la finca **Complejo Pola**: "la Pola" proyectado desde el camino de Torrox, de ambientalmente al entorno rural del lugar.

**Conexión de acceso**  
la

Se ha previsto en el planeamiento urbano de JUVIGOLF una conexión directa con Autovía A7, como una carga externa.

**INTERCAMBIADORES URBANOS**

Los intercambiadores constituyen una pieza clave para garantizar el cambio modal del vehículo privado al transporte público urbano como una fórmula comprobada para descongestionar los ámbitos urbanos donde el efecto de centralidad y atracción urbana producen congestión de tráfico en horas punta, lo que supone una mejora de movilidad urbana.

Ahora bien, el intercambio modal no siempre se produce en este sentido, sino que puede producirse como cambio de un transporte colectivo exterior a otro de tipo local, como es el que se produce con las líneas de BUS interurbano que recorren la Costa Oriental de Málaga, ó aquellos otros que conectan los pueblos del interior de la Axarquía con el núcleo de Vélez Málaga.



Trazado de línea interurbana de la Costa Oriental con relación a la línea interior Torre del Mar - Vélez

La conexión ó intercambio modal se produce actualmente en dos ámbitos específicos localizados en calle Pintor Cipriano Maldonado en el núcleo de Torre del Mar, y en calle "Explanada de la Estación" en el núcleo de Vélez Málaga, tal y como se expresa en el plano de Sostenibilidad Urbana SA.I-2.

**EL TREN LITORAL (Costa Oriental de Málaga)**

La cuestión de disponer de una línea de ferrocarril que conectara los núcleos urbanos de la Costa del Sol de la provincia de Málaga es una actuación, que sin duda tiene un interés general, pero que los costes de ejecución, especialmente por el proceso de ocupación de suelo, sin que se hubiera mantenido una reserva de suelo para esta infraestructura supramunicipal, arrojan muchas dudas sobre la posibilidad de ejecutarla.

En este sentido, el debate que aún se mantiene en la ciudad de Málaga, como ámbito urbano central de este eje lineal de la Costa del Sol en su llegada y paso por la misma, permite pensar que es necesario que esta iniciativa pública sea reflexionada en clave de plantear una solución que sea posible abordar.

Y ello no sólo por sus costes económicos, sino por su influencia social y turística, como un transporte sostenible que suponga una alternativa al transporte de viajeros por carretera, ya que la solución de la

Autovía del Mediterráneo tiene un límite en función de la capacidad de movimientos, especialmente de carácter metropolitano, a que se ve sometida diariamente.

En este sentido, aunque han existido estudios concretos durante los años 2002 a 2005 que han dado lugar a estudios informativos específicos, y a un Anteproyecto del Ferrocarril Costa del Sol Málaga - Nerja como referencia para proyectar un trazado de Tren de Cercanías Metropolitano, no se conoce una solución definitiva asumida por las Administraciones Públicas competentes en esta materia.

En esta fase de AVANCE, y a instancias informativas del Ayuntamiento, la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía ha remitido información con respecto a los siguientes documentos:

- CD Estudio Informativo Ferrocarril Costa del Sol Málaga – Nerja (2.004)
- CD Anteproyecto Ferrocarril Costa del Sol Málaga – Nerja (2.005)

Considerando que esta información no es posiblemente la última solución sobre un trazado definitivo, parece conveniente que durante la tramitación de la R.P.G.O.U./2.014 se mantengan contactos con la Dirección General de Movilidad y Vivienda, competente en la planificación de Infraestructuras ferroviarias, a efectos de incorporar, en su caso, una reserva de suelo en el modelo urbano del nuevo Plan General de Ordenación Urbanística del municipio de Vélez Málaga.

### 3.2.4.5 De los espacios rurales de protección ante la ocupación aleatoria y desordenada

A pesar de la evolución legal, que en los textos urbanísticos (L.O.U.A.) ha tenido la valoración del Suelo Rural, existe todavía, especialmente en los municipios litorales malagueños, una cierta percepción de que el reconocido como "Suelo No Urbanizable" es un territorio extenso que puede utilizarse, con esa idea un tanto banal "...de lo que no tiene cabida en el Suelo Urbano Consolidado de la Ciudad existente, se puede localizar en el Suelo Rural". Y esta percepción, generalmente, proviene en parte de la forma en que se ha instrumentado la regulación normativa en el planeamiento urbanístico municipal.

En este sentido, existen dos cuestiones que son básicas actualmente para entender el espacio rural, y que pueden sintetizarse en lo siguiente:

El suelo rural debe utilizarse preferentemente como **soporte lógico de las actividades propias del mismo**, que van desde la agricultura, en sus distintas variantes, hasta las explotaciones ganaderas, y donde las construcciones que en el mismo se edifiquen deben ser consecuencia de la operatividad de las actividades y usos.

El suelo rural, en sus distintos aspectos, desde un espacio natural no transformado por la actuación del hombre hasta la explotaciones agrícolas que trazan bellos mosaicos, constituye **la base del paisaje del lugar** (municipio), y supone el contrapunto respecto a los espacios transformados artificialmente por asentamientos urbanos.

Por tanto, soporte de la actividad agropecuaria y base paisajística que identifican al municipio, son también la consecuencia de una cultura que diferencia unos lugares de otros, y sin duda los distingue.

Un paisaje agrícola se devalúa, cuando por causa de una normativa urbanística de usos e intensidad inapropiadas, se rompe el sutil equilibrio que históricamente se ha producido entre los propietarios de fincas rurales, en acciones que discurren desde el reconocimiento de los caminos, como elementos de paso necesario, hasta la separación de las edificaciones de sus lindes y el acondicionamiento de las mismas, a veces con pantallas vegetales que acotaban el territorio privado.

Sin embargo, y a pesar de las protecciones del suelo que se implementaron desde los años 80, por ejemplo con el Plan Especial de Protección del Medio Físico (P.E.P.M.F.) de la Provincia de Málaga, y su posterior traslado al planeamiento urbanístico general, su resultado ha venido únicamente, en realidad, a crear un cierto equilibrio, no siempre estable, entre los asentamientos urbanos del municipio y el suelo rural que tenía unas características específicas para singularizar el paisaje.

Y la causa de "esta indisciplina urbanística", se debe posiblemente a una escasa cultura por el respeto al Suelo Rural, y especialmente por las tensiones urbanas a que han estado sometidos los municipios litorales, las cuales han conducido a una devaluación parcial de determinados espacios rurales, como es el caso de los suelos de vega litoral del entorno Sur del núcleo urbano de Almayate.



Ocupación por usos antrópicos del llano de vega litoral de Almayate

No obstante estas situaciones, que lógicamente devalúan el paisaje del lugar, han tenido su contrapunto, en el caso del municipio de Vélez Málaga, con la implantación de las explotaciones agrícolas de "sub-tropicales" (mango, aguacate..), que han transformado el paisaje escasamente arbolado de las suaves laderas del margen derecho de la cuenca del Río Vélez convirtiéndolas en "un manto verde", que se va extendiendo progresivamente por la zona Norte de la Autovía A7 y del Litoral Oeste, y que constituye el soporte de uno de los sectores económicos del municipio.



Explotaciones agrícolas de subtropicales en margen derecho de la Cuenca del Río Vélez

Y sin duda, la utilización del Suelo Rural como actividad económica conduce necesariamente a una evolución de las técnicas de explotación, donde la implantación de "invernaderos" es sólo un reflejo de una labor agrícola, que lógicamente afecta a "un paisaje rural idílico", propio del siglo XIX, pero que sirve de manera importante a la economía del municipio de Vélez Málaga.

Y en este sentido, no puede olvidarse que la sociedad urbana actual ha dado lugar a la necesidad de la implantación de actividades, algunas de carácter medioambiental como la reutilización de residuos, y otras que son incompatibles por cuestiones de nivel de sonoridad ó por contaminación ambiental, con el hábitat de la residencia de la población que se produce en el suelo consolidado de la Ciudad existente.

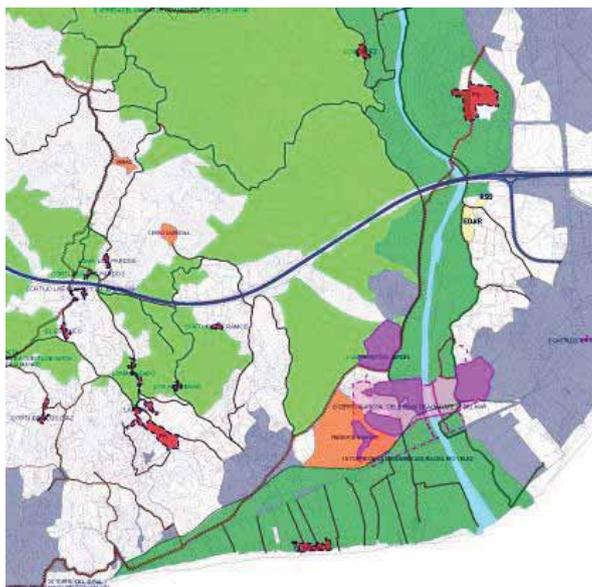


Explotaciones agrícolas mediante técnica de invernaderos en Valle Niza (Litoral Oeste)

Esto supone que el Suelo Rural debe acoger efectivamente “esos usos que no caben en la Ciudad”, lo cual no significa que cualquier lugar del espacio rural sea compatible. Y es por ello, que la ordenación urbana del denominado “Suelo No Urbanizable” debe responder, siguiendo lo determinado en la L.O.U.A. 2/2.012, a la siguiente clasificación de suelos rurales:

3. **SNU de “especial protección por legislación específica”**, constituidos por los ámbitos reconocidos por la Legislación Sectorial (Ley de Costas, Ley de Aguas, Vías Pecuarias,...).
4. **SNU de “especial protección por planificación territorial o por ordenación urbanística”**, constituidos en primer lugar por los ámbitos reconocidos por el P.O.T.AX. y por el P.P.C.L.A. de protección del Litoral.  
Y en segundo lugar corresponde a la ordenación de la R.P.G.O.U./2.014 integrar únicamente cómo “suelo de especial protección”, aquellos espacios que tengan un valor como actividad agrícola con proyección económica, donde las actuaciones permitidas deben estar en relación directa con la explotación agrícola.
5. **SNU de “carácter natural ó rural”**, constituido por los suelos que no se encuentran en los tipos anteriores, al no presentar características singulares, pero donde la R.P.G.O.U./2.014 debe incluir las condiciones de compatibilidad de usos, que debe actualizarse con referencia a los actividades reconocidas como actuaciones sometidas a la prevención y control ambiental en el Anexo de la Ley 7/2.007 de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía (G.I.C.A.).
6. **SNU del “Hábitat Rural Diseminado” (H.D.R.)**, constituido por los ámbitos rurales incluidos en el Documento de Avance redactado por el Área Municipal de Urbanismo, y que formará parte del modelo urbano-territorial de la R.P.G.O.U./2.014, ya que reconoce el soporte físico de los asentamientos rurales diseminados en el municipio de Vélez Málaga.

Es por lo anteriormente expuesto que en el modelo urbano-territorial de la R.P.G.O.U./2.014 el denominado “Suelo Rural”, y con referencia a la clasificación del Suelo, reconocido como “Suelo No Urbanizable”, no trata de ser un espacio residual de los tipos de suelo urbano y urbanizable, sino que trata de asumir un papel identificador, a través de su paisaje, sea este natural ó agrícola, si bien diferenciando las categorías de suelo donde los ámbitos de protección especial se concreten en las que provienen por legislación sectorial, y las que devienen de la ordenación territorial supramunicipal especificadas en el P.O.T.AX.



Estructura de relación en el Medio Rural (caminos, vías pecuarias y vías verdes). Plano SA.I-1

Por último, cabe indicar que en el análisis de los elementos que se localizan en el medio rural, y que aportan sostenibilidad ambiental, se ha expresado en el plano SA.I-1 el trazado de los caminos rurales, las vías pecuarias y los caminos verdes que constituyen el soporte de la organización del suelo rural. Estos elementos se reconocen en la R.P.G.O.U./2.014 como base del desarrollo agrícola, ganadero y turístico con relación al medio rural, y se incorporan a la ordenación del Plan, por lo que se integrará en la normativa particular una ordenanza específica que garantice la utilización y conservación para los ciudadanos.

## CAP\_ 3. DEL PROCESO DE GESTIÓN Y PROGRAMACIÓN URBANA.

### 3.3.1 LA RELACIÓN ENTRE EL PLAN Y LA GESTIÓN URBANA

Una de las causas que producen un cierto efecto negativo, con referencia a la planificación urbana, es el largo proceso temporal que transcurre entre el **proyecto urbano**, su **gestión para distribuir equitativamente** las cargas y beneficios urbanos derivados del mismo, y su **ejecución constructiva**, cuando se revelan las discordancias de los ritmos de financiación económica, tanto pública como privada, y se hace necesario reprogramar las actuaciones con escenarios sociales, a veces diferentes, lo que producen ajustes en las soluciones no siempre adecuadas, con referencia al contexto urbano general.

Este proceso complejo tiene una de sus claves en el diseño urbano del propio Plan General, donde la delimitación de los ámbitos de transformación de suelos ó reforma urbana de la ciudad consolidada, para su posterior gestión urbanística, deben previamente analizar la estructura del parcelario, ajustando los límites del ámbito de ordenación con referencia a los límites de propiedad, lo que permitirá llevar a efecto un proceso de gestión urbanística más sencillo.

En este sentido, la Revisión del P.G.O.U./2.014 que con referencia al modelo de ciudad definido por el P.O.T. de Andalucía (2.006) necesariamente propone "**un modelo urbano de reforma y revitalización urbana**", que conlleva asimismo un proceso de programación de las actuaciones residenciales que pueden ejecutarse en el plazo temporal de ocho años desde la aprobación definitiva de la Revisión, lo que supone también un proceso necesario de concertación urbana.

Es por ello que definido el marco territorial según el P.O.T.A., y considerando las clasificaciones de suelo derivada de la normativa urbanística de la L.O.U.A. 2/2012, la R.P.G.O.U./2.014 propone una categorización de suelos, fundados en los procesos de gestión urbanística, que definirá los distintos tipos que contribuyen a reconocer una realidad urbana, la del modelo urbano-territorial existente en el municipio de Vélez Málaga.

#### 3.3.1.1 Las categorías de los tipos de suelo:

##### De la reforma de la ciudad existente a la periferia urbana de crecimiento cero

El municipio de Vélez Málaga cuyo modelo territorial se caracteriza por una dispersión de núcleos urbanos, de distintos tamaños, donde los que se asientan en el espacio litoral tienen un perfil ligado a los asentamientos residenciales turísticos ó vacacionales, mientras que los del interior se corresponden con pequeños núcleos de origen rural con escasa transformación, únicamente el espacio reconocido como "Ciudad compacta" por el P.G.O.U./96 y formado por los núcleos de Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta

de Vélez, constituyen en realidad **“un ámbito urbano en formación”**, donde la revisión del Plan debe ser coherente con las trazas que han sustentado la extensión de cada núcleo.

La definición contenida en el P.O.T.A. (2.006) sobre el **“Modelo de Ciudad”** que supone reconocer el modelo de ciudad compacta, propio de la ciudad mediterránea, frente al modelo extensivo de la ciudad dispersa, de baja densidad, conduce a entender que los suelos de reforma y extensión de la Ciudad existente (Vélez-Torre-Caleta) deben ser apreciados especialmente, considerando los siguientes criterios:

- a) **El contexto de la caracterización morfológica de los terrenos;**
- b) **La capacidad para insertarse en el ámbito urbano existente más próximo, y**
- c) **Desde el papel que juegan esas piezas de reforma y extensión urbana para aportar soluciones identificadas en la propia configuración de la Ciudad existente.**

En este sentido **la reforma de la Ciudad existente**, con respecto al Suelo Urbano Consolidado (SUC) y No Consolidado (SUNC), **se apoya en la categorización del suelo**, con referencia a la gestión (obligaciones urbanísticas derivados de la L.O.U.A.) y al concepto de *“crecimiento residencial cero”*, con respecto a la clasificación del suelo, que lógicamente parte del Expediente de Adaptación parcial a la L.O.U.A. del P.G.O.U./96 (2.010), cómo último documento urbanístico de carácter general.

Se consideran **“ámbitos urbanos de crecimiento cero”** aquellos asentamientos periurbanos que no se corresponden con las actuaciones definidas como *“Hábitat Rural Diseminado”* del Suelo No Urbanizable, pero que se localizan en el entorno próximo de los núcleos urbanos, bien en la periferia de Vélez Málaga, ó bien en el espacio de medias laderas existente en el Litoral Oeste, entre la antigua CN-340 y la Autovía A7.

La solución urbana prevista en el P.G.O.U./96 al incluirlos en Unidades de Ejecución correspondientes al Suelo Urbano No Consolidado (SUNC), proviene de una parte por reconocer la existencia de estos pequeños asentamientos, y de otra por el objetivo de completar los servicios urbanos y los usos dotacionales.

La cuestión que se ha planteado, desde 1.996, es que estos ámbitos de Suelo Urbano han sido proyectados con la posibilidad de que exista un crecimiento urbano para lograr la cesiones urbanísticas de suelo. El resultado, sin embargo, es que no se ha procedido por parte de los particulares, cuya iniciativa mediante el sistema de compensación debían promover la ordenación y gestión urbana, para resolver un proceso de crecimiento que no parece ser aceptado por la misma población que habita en estos ámbitos. Y ello en la práctica conduce a *“una paralización de facto”* de las autorizaciones urbanísticas, aunque fuera sólo para una simple sustitución ó rehabilitación de la edificación residencial existente.



Zona Norte de Benjarafe, asentamientos urbanos categorizados como PERIURBANOS de crecimiento cero.

La categoría de **“Suelo Periurbano sin crecimiento urbano”** que la R.P.G.O.U./2014 propone, se fundamenta en el reconocimiento, como ya hacía en el PGOU/96, de una realidad urbana que por su escasa dimensión y su localización dispersa, en las proximidades de los núcleos urbanos pero sin posibilidad de integrarse, no tienen características propias de un *“Hábitat rural en el Suelo No Urbanizable”*, pero provienen históricamente de la forma de asentamiento disperso que caracteriza la Axarquía. Esta categorización reconoce la existencia de la residencia existente en función del parcelario catastral, admitiendo la sustitución o rehabilitación de la edificación, pero no propone crecimiento urbano superficial y/ó poblacional alguno.

Por otra parte, en el apartado del Capítulo 2 “DE LA ESTRATEGIA URBANA PARA DEFINIR EL MODELO” se han expuesto las bases sobre las que es posible definir una estrategia urbana dirigida hacia la recomposición de piezas, que provienen del P.G.O.U./96, y permanecen sin desarrollar; y de la revitalización de unos tejidos urbanos en los suelos periféricos de los núcleos de Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez, que permiten aún dotar de actividad urbana a **“un espacio central que carece de elementos de centralidad”** en función a su específica localización, con respecto al eje urbano estructurante de la Avda. Juan Carlos I.

La limitación del crecimiento extensivo (P.O.T.A.) y la protección de Litoral (P.P.C.L.A.) conduce necesariamente a un ajuste del modelo urbano-territorial del PGOU/96, siendo un espacio geográfico donde la Revisión del P.G.O.U./2.014 plantea sólo actuaciones dotacionales y reforma urbana periférica.

En este sentido, **la extensión urbana de la CIUDAD COMPACTA**, con referencia al Suelo Urbanizable Sectorizado se ajusta a la revisión de aquellos ámbitos del modelo del P.G.O.U./96 que, si bien han tramitado y aprobado definitivamente su ordenación pormenorizada (SUO), no han llevado a cabo ninguna actuación de urbanización. Constituyen por tanto **“suelos no ocupados”**, que se reconocen como parte del modelo urbano de la R.P.G.O.U./2.014, con objeto de adecuar su ordenación en claves de mejoras dotacionales públicas (disposición de espacios libres públicos y equipamiento públicos) y adaptación de las tipologías arquitectónicas en claves de una menor ocupación de suelo y prevalencia de la edificación plurifamiliar.

A continuación se expone un cuadro donde se sintetiza la propuesta de clasificación y categorización de los suelos urbanos (SUC y SUNC) y urbanizables ordenados (SUO), sin urbanización, que provienen del P.G.O.U./96.

**CUADRO PROPUESTO DE GESTIÓN URBANA SUC + SUNC + SUO. Avance RPGOU/2014**

CLASIFICACIÓN DEL SUELO por LOUA 2/2012	Categorización que proviene del PGOU/96	Categorización por Gestión urbanística por la RPGOU/2014	TIPO Clasificación Gestión y Programación
SUELO URBANO	Consolidado	Suelo Urbano directo	SUC
	No Consolidado	Suelo Periurbano sin crecimiento urbano Suelo de Reforma Interior Suelo de Borde Urbano	SUC (SP) SUNC (RI) SUNC (BU)
SUELO URBANIZABLE ORDENADO (SUO)	Rég. Transitorio (RT) (1)	Suelo Urbanizable Ordenado y Concertado	SUO (C)
	SUS ordenado con urb. (2)	Suelo Urbanizable Ordenado y ejecutado	SUC y SUC (RT)
	SUS ordenado sin urb. (3)	Suelo Urbanizable Ordenado y Concertado	SUO (C)

NOTA 1: Constituyen suelos ordenados que estaban considerados como régimen transitorio, y no tienen urbanización  
 NOTA 2: Constituyen suelos ordenados pormenorizadamente mediante PPO que SI tienen un nivel de autonomía de servicios urbanos.  
 NOTA 3: Constituyen suelos ordenados pormenorizadamente mediante PPO que NO tienen un nivel de autonomía de servicios urbanos.

### 3.3.1.2 La ordenación pormenorizada de los suelos urbanizables sectorizados (SUS) en tramitación que provienen del modelo urbano del P.G.O.U./96.

La adaptación de un modelo urbano, de perfil extensivo como es el P.G.O.U./96, con referencia a los límites al crecimiento superficial y al crecimiento poblacional, que determina la **Norma 45 “Modelo de Ciudad” (P.O.T.A.)**, lo cual debe justificarse en la fase de tramitación de la RPGOU/2014 previa a la aprobación definitiva, se contraponen a los sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS), en base al P.G.O.U./96, cuyos Planes Parciales se encuentran, en este momento, en tramitación para su aprobación definitiva.

En este momento, se encuentran en este procedimiento de trámite de su ordenación pormenorizada (PPO) un conjunto de sectores urbanizables sectorizados con uso global residencial, cuya superficie de suelo asciende a un total de 3.009.351,98 m², con una capacidad de viviendas que suponen 5.058 viviendas.

Recientemente, en este tipo de suelo de extensión urbana, se ha aprobado definitivamente el Plan Parcial del sector SUS.VM-9 “Ensanche III”, situado en la zona Oeste del ensanche del núcleo urbano de Vélez Málaga, mediante un acuerdo del Pleno Corporativo Municipal (Marzo/2.014). Tiene una superficie de 88.315,21 m²s y una capacidad de uso residencial de 464 vdas, que debe deducirse de la cifra total.

Por otra parte, existen tres sectores urbanizables en el espacio del Litoral Oeste (SUS.A-2, SUS.A-3, y SUS.A.3-S2) afectados por la protección PT-2 del Litoral (P.P.C.L.A.), con una superficie de 298.781 m²s y una capacidad de uso residencial de 622 vdas., cuya tramitación se encuentra en suspenso. Mientras que otros sectores como el SUS.A-4 ha sido archivado por inactividad administrativa, o bien se encuentran afectados parcialmente por las directrices y recomendaciones que se incluyen en el Plan de Protección del Corredor Litoral (P.P.C.L.A), como es el caso de los sectores SUS.CH-5, SUS.B-3 y SUS.B-10.

Por último, los sectores correspondientes al SUO.B-1 que proviene de la sectorización del sector urbanizable no sectorizado SUNS.B-1 "La Esperanza Molino I", que proviene del modelo del P.G.O.U./96, y el sector urbanizable SUS-"Juvigolf", que proviene de la innovación y sectorización de este suelo, de característica residencial-turístico-deportivo, se encuentran pendientes de la aprobación definitiva cuando se complementen determinadas observaciones.

Es por esta situación administrativa, análoga a un "régimen transitorio", que en esta fase de AVANCE se ha adoptado el siguiente criterio, de carácter general:

*Aquellos suelos de uso global residencial, que provienen del Suelo Urbanizable Programado (Sectorizado) del PGOU/96 ó de alguna de sus innovaciones, cuya ordenación pormenorizada se encuentra en tramitación a través de sus correspondientes Planes Parciales de Ordenación (PPO), podrán formar parte del nuevo modelo propositivo del PGOU/2014 según el grado de aprobación administrativa en el que se encuentren y de la fecha en la que se produjera, y especialmente por su nivel de integración con los suelos reconocidos como "Ciudad existente", según las directrices contenidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).*

Este marco de alternativas que puede producirse, en función de las tramitaciones de cada uno de los sectores urbanizables, que no tienen aún su aprobación definitiva, deberán suscribir previamente a la aprobación definitiva por el Ayuntamiento de Vélez Málaga, un acuerdo urbanístico de programación de la ejecución de la urbanización y edificación de las previsiones urbanísticas del sector, a los efectos de integrarse en la Programación de Seguimiento del Crecimiento del Uso Residencial de la R.P.G.O.U./2.014.

### 3.3.2 LA PROGRAMACIÓN DEL CRECIMIENTO RESIDENCIAL.

#### 3.3.2.1 Criterios para definir la programación del crecimiento residencial en la R.P.G.O.U./14

La exposición realizada en el título 2 del Avance, sobre el estado actual de los terrenos clasificados como Suelo Urbanizable Sectorizado o no Sectorizado por el P.G.O.U./96 o sus innovaciones, define un escenario diverso con respecto a la ordenación pormenorizada de cada sector y su nivel de ejecución con referencia a los servicios urbanos.

Los criterios básicos que aconsejamos aplicar para incorporar un sector urbanizable del P.G.O.U./96, según su estado, al modelo urbano-territorial de la Revisión del Plan General, se justifican respecto a una óptica globalizadora, comprobando el nivel de ejecución de cada sector de suelo urbanizable sectorizado del P.G.O.U./96, apoyándose en imágenes aéreas tomadas en 2.011 y en la apreciación visual "in situ", atendiendo a los siguientes indicadores:

1. Referencia al Programa de Actuación del P.G.O.U./96
2. Fecha de la aprobación definitiva del Plan Parcial de Ordenación y del Proyecto de Reparcelación.
3. Apreciación del nivel de ejecución de la urbanización.
4. En el caso de sectores con Plan Parcial en tramitación, última fecha de su nivel de aprobación municipal, sea esta inicial o provisional.

En el caso de sectores de suelo urbanizable sectorizado que provengan de la aprobación de un Plan de Sectorización, definido por el propio P.G.O.U./96 o bien por una innovación del mismo, se les aplicará también los indicadores anteriores, ya que estos suelos tendrían la consideración de "Suelo Urbanizable Sectorizado".

En el Título 2, Capítulo 4, punto 2.4.2 se incluyen las fichas resúmenes de los sectores de suelo urbanizable sectorizado por el PGOU/96 incluidos en las Áreas de Reparto 1 y 2 que se corresponden con el 1º Cuatrienio y 2º Cuatrienio del Plan General vigente, según la designación del Exp. de Adap. Parcial a la LOUA (2.010).

Con objeto de respetar el acceso a la transformación de un sector, que habiendo sido considerado en el modelo urbano del PGOU/96, pueda incorporarse al nuevo PGOU es necesario considerar, al menos, la siguiente prevalencia:

- 1). **Sectores de Suelo Urbanizable Programado (RT) según el PGOU/96, sin nivel de autonomía de servicios urbanos básicos.**
- 2). **Sectores Urbanizables Sectorizados con PPO, PR y PU aprobados definitivamente con o sin nivel de autonomía de servicios urbanos básicos.**

### 3.3.2.2 El acuerdo urbanístico como base de la programación del crecimiento urbano

Una de las cuestiones básicas que se plantean con las limitaciones de la Programación del Crecimiento Urbano en el periodo temporal de ocho años, derivada del cumplimiento de la Norma 45 (N) "Modelo de Ciudad", es cómo se establece ese programa de actuación en los casos, cuando debe reorientarse un planeamiento urbanístico general, como es el PGOU/96, donde no se planteaban "controles temporales para la ejecución de las viviendas", sino que ello se encontraba en función de las condiciones socio-económicas del sector inmobiliario, fuera privado ó público.

Es cierto, no obstante, que una mayor mesura en el acompasamiento del proceso urbanizador con relación a la edificación debiera haber estado más en consonancia, no sólo de terminar la huella urbanizadora, sino especialmente de que fuera posible dotar a la nueva unidad residencial de los servicios dotacionales adecuados a la población residente, en función del grado de consolidación.

El antecedente de la inexistencia de una programación del crecimiento para el planeamiento urbanístico municipal, a pesar de la existencia de las "revisiones del programa de actuación", escasamente aplicados en muchos municipios, plantea actualmente un escenario que debe ser objeto de atención, con referencia a aquellos ámbitos suelos urbanos no consolidados ó suelos de sectores urbanizables sectorizados, que teniendo su ordenación pormenorizada (PPO) aprobada definitivamente, con anterioridad a la publicación de la aprobación definitiva del POT de Andalucía, BOJA 29/12/2006, sin embargo a este fecha no han ejecutado su urbanización, ni siquiera parcialmente.

Es por ello, que se tratan de suelos vacantes con ordenación pormenorizada y transformación jurídica del suelo (Proyecto de Reparcelación), que si bien permite una adecuación de su ordenación pormenorizada al nuevo modelo urbano-territorial de la R.P.G.O.U./2.014, también **requiere una programación a ocho años** desde la aprobación definitiva del Plan General, de su compromiso por llevar a cabo la urbanización y la edificación del uso residencial.

La verificación previa realizada para comprobar el **cumplimiento de la Norma 45 (P.O.T.A.)**, y que consta como **ANEXO al presente documento de la Memoria de AVANCE**, supone que los límites máximos del crecimiento superficial y residencial son:

**Máximo límite del  
Crecimiento urbano superficial: 5.789.259,60 m<sup>2</sup>**

**Máximo límite del  
Límite máximo del número de viviendas: 9.614 viviendas**

Por otra parte, tras el análisis realizado sobre la evolución del planeamiento de desarrollo, SUNC sin desarrollo urbano y SUS con PPO en tramitación, se tiene una capacidad residencial de 11.742 viviendas, de las que 6.684 viviendas pertenecen a los suelos urbanizables no consolidados sin desarrollo (SUNC) y a los suelos urbanizables sectorizados y ordenados (SUO), pero sin ejecución de la urbanización.

Esto supone que **existe un exceso de 11.742 vdas - 9.614 vdas = 2.128 viviendas**, proyectadas en los distintos sectores de planeamiento parcial en tramitación, que no pueden programarse, en el caso de que estos sectores de suelo urbanizable sectorizado alcanzaran su aprobación definitiva y se integraran en la Programación del Plan General.

Debe indicarse también que considerando que se ha adoptado el criterio que se deriva del concepto de "ciudad compacta", la programación residencial de la R.P.G.O.U./2.014 tiene como suelos prevalentes los ámbitos de Suelo Urbano No Consolidado y los Sectores de Suelos Urbanizables Sectorizados y Ordenados (SUO) sin ejecución de la urbanización.

Este criterio supone en esta fase de AVANCE que **existen 6.684 viviendas comprometidas para su programación**, quedando un resto de 9.614 vdas – 6.684 vdas = 2.930 viviendas que tienen que distribuirse con sectores de suelo urbanizable sectorizado en tramitación.

Este planteamiento supone que, en el caso de que "se programen y se comprometan" estas 2.930 vdas entre los sectores de suelo urbanizable sectorizados, la R.P.G.O.U./2.014 tendría una ampliación de la huella urbana cero con referencia al modelo urbano del PGOU/96, o se reduciría con los sectores urbanizables sectorizados y no sectorizados que no han tenido ninguna actividad desde 1.996.

Para abordar este ajuste que fundamentalmente afecta a la programación del uso residencial, entendemos conveniente llevarlo a cabo mediante el sistema de urbanismo concertado, contemplado en la legislación urbanística de Andalucía.

En este sentido, el **artículo 5** de la L.O.U.A. 2/2.012, determina en su apartado 2, lo siguiente:

**Apto.2.** *Las Administraciones con competencia en materia de ordenación urbanística tienen el deber de facilitar y promover la iniciativa privada, en el ámbito de sus respectivas competencias, y en las formas y con el alcance previstos en esta Ley.*

**A estos efectos podrán suscribir convenios urbanísticos con particulares con la finalidad de establecer los términos de colaboración para el mejor y más eficaz desarrollo de la actividad urbanística.**

Por otra parte, el **artículo 30** "Convenios urbanísticos de planeamiento" de la L.O.U.A. 2/2.012, determina:

**Apto.2.** *La Administración de la Junta de Andalucía y los Ayuntamientos, actuando en el ámbito de sus respectivas competencias y de forma conjunta o separada, podrán también suscribir con cualesquiera personas, públicas o privadas, sean o no propietarias de suelo, convenios urbanísticos relativos a la formulación o innovación de un instrumento de planeamiento.*

Por último, el **artículo 95** "Convenios urbanísticos de gestión de la L.O.U.A. 2/2.012, determina también:

**Apto.1.** *La Administración de la Junta de Andalucía y los municipios, así como las entidades públicas adscritas o dependientes de una y otras y los consorcios creados por tales Administraciones, podrán suscribir en el ámbito de sus competencias, conjunta o separadamente, convenios con personas públicas y privadas, tengan éstas o no la condición de propietarios de los terrenos afectados, para determinar las condiciones y los términos de la gestión y ejecución del planeamiento urbanístico en vigor en el momento de la celebración del convenio.*

Sobre esta base jurídica urbanística se propone que la programación del uso residencial que deba formar parte del Programa de Actuación de la R.P.G.O.U./2.014, se aborde en el período temporal que discorra entre la exposición pública del AVANCE y el documento para la APROBACIÓN INICIAL.

En el caso de que por parte de las Juntas de Compensación, o bien Junta de Propietarios, de los distintos sectores urbanizables no tengan intención de suscribir un compromiso para ocho años, que programe las viviendas que junto a la urbanización correspondiente puedan ejecutar, corresponderá al Ayuntamiento en el ámbito de sus competencias fijar las condiciones de programación, ó en su caso, proceder a clasificar el sector dentro del ámbito del Suelo Urbanizable No Sectorizado.

### 3.3.2.3 El seguimiento municipal anual del proceso de crecimiento residencial.

Para el cumplimiento de la limitación del crecimiento urbano, previsto en la Norma 45 (P.O.T.A.), y con objeto de que pueda apreciarse mediante el indicador que mide el número de viviendas que han obtenido licencias municipales de obra y/o en su caso licencia de primera ocupación del uso residencial, que se producen a lo largo de una anualidad en la propuesta de gestión de la R.P.G.O.U./2.014, se debe incluir lo siguiente:

Al finalizar de cada periodo anual, desde la aprobación definitiva de la R.P.G.O.U./2.014 por parte del Área Municipal de Urbanismo e Infraestructuras, y con objeto de hacer un seguimiento y control estadístico del proceso urbano, se realizará **un Informe técnico de seguimiento de la Programación (I.S.P.)** donde constará, como mínimo los siguientes datos:

- Número de viviendas proyectadas con licencia municipal.
- Sectores de Suelo donde se localizan dichas licencias.
- Número de viviendas ejecutadas con licencia de primera ocupación.
- Relación del nivel de urbanización de los sectores donde se ha construido.
- Relación del nivel de equipamientos ejecutados por sectores.

Estos datos estadísticos se complementará con un informe urbanístico que refiera los datos anuales a la programación de la R.P.G.O.U./2.014, a efectos de apreciar las tendencias urbanas.

**El Informe de Seguimiento anual (I.S.P.) será aprobado por el Pleno Corporativo Municipal, se publicará en el Tablón de Anuncios del Ayuntamiento y se exhibirá en la página web oficial.**

## CAP\_ 4. DEL PROCESO DE GESTIÓN Y PROGRAMACIÓN URBANA.

### 3.4.1 ÁMBITOS del PGOU/96 OBJETO DE SUSPENSIÓN DE AUTORIZACIONES.

Considerando que el modelo urbano propositivo de la R.P.G.O.U./14, expresado en este AVANCE de planeamiento, se adapta a las directrices y normas previstas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (P.O.T.A. 2.006), y respeta la protección que le afecta por la tramitación del Plan de Protección del Corredor Litoral (P.P.C.L.A.), se propone la adopción de un acuerdo de suspensión, por el plazo de un año, en base a lo previsto en el artículo 27.1 de la legislación urbanística de Andalucía, L.O.U.A. 2/2.012, con referencia al otorgamiento de toda clase de aprobaciones, autorizaciones y licencias urbanísticas, de los ámbitos urbanos y urbanizables del P.G.O.U./96, que se exponen a continuación.

### 3.4.1.1 Ámbitos del Suelo Urbano No Consolidado (SUNC)

Los **9** ámbitos de Suelo Urbano no Consolidado (Unidades de Ejecución) sin ejecutar, que se ven afectados por la adopción del modelo del R.P.G.O.U./14, donde se propone la suspensión de autorizaciones son:

- Por pertenecer a un área sometida a convenio urbanístico (actuación urbanística concertada): **UE.VM-18.1** "Explanada de la Estación" de superficie 22.645 m<sup>2</sup>.

- Por encontrarse afectadas por las directrices y recomendaciones del P.P.C.L.A., situadas en los primeros 500 m. litorales: **UE.T-2** "Las Melosas", **UE.C-6.2** "Parcelación Trayamar", **UE.B-2** "Venta el Feo", **UE.B-16** "Las Mananas", **UE.B-20** "Torre Moya", **UE.CH-9A** "Torre Chilches"; **UE.L-1** "Mezquitilla I" y **UE.L-4** "Lagos II" que totalizan una superficie global de 202.493 m<sup>2</sup>.

### 3.4.1.2 Ámbitos del Suelo Urbanizable Sectorizado y/o ordenado sin urbanización (SUO)

Los **12** sectores de Suelo Urbanizable sectorizado y/o ordenado pero sin urbanización que se ven afectados por la adopción del modelo del R.P.G.O.U./14, donde se propone la suspensión de autorizaciones son:

- Por ser sectores urbanizables ordenados pero sin ejecución de su urbanización y pertenecer a un área sometida a convenio urbanístico (actuación urbanística concertada): **SUO.VM-6** "La Fortaleza", **SUO.VM-13** "Camino de Torrox I" a excepción del viario de Camino de Torrox, **SUO.VM-18** "Camino de Torrox II" a excepción del viario de Camino de Torrox, **SUO.VM-17** "Camino del Higueral", **SUO.C-2** "Finca Baviera", **SUO.T-11** "La culebra", **SUO.L-2** "Lagomar", **SUO.TRA-1Norte** "Aeropuerto"; **SUS.VM-9** "Ensanche III" y **SUO.T-12 UE-1** "Ensanche Oeste", que totalizan una superficie global de 1.753.856,50 m<sup>2</sup>.

- Por ser sectores urbanizables sectorizados pero no ordenados pormenorizadamente y encontrarse afectadas por las directrices y recomendaciones del PPCLA, situadas en los primeros 500 m. litorales: **SUS.CH-5** "Puerta de Hierro II" que totaliza una superficie global de 221.049,20 m<sup>2</sup>.

- Por ser un sector cuya localización es fundamental en la centralidad de la ciudad compacta: **SUS.VM-16** "Camino del Higueral II", cuya superficie es de 149.679 m<sup>2</sup>.

### 3.4.1.3 Ámbitos del Suelo Urbanizable Sectorizado y no sectorizado sin actividad (SUS)

Los **7** sectores de Suelo Urbanizable sectorizado sin actividad y los **14** ámbitos de suelo urbanizable no sectorizado sin actividad que se ven afectados por la adopción del modelo del R.P.G.O.U./14, donde se propone la suspensión de autorizaciones son:

**SUS.VM-3** "Carretera de Loja", **SUS.VM-4** "Pozos Dulces", **SUS.B-7** "Torre Moya I", **SUS.CH-1** "Buenavista", **SUS.TRI-1** "Barranco de la Moneda", **SUS.TRA3-S1** "Xarqui" y **SUS.B-8** "Torre Moya II" ; que totalizan una superficie global de 600.919,35 m<sup>2</sup>.

**SUNS.VM-1** "Camino de Algarrobo", **SUNS.VM-2** "La Vega", **SUNS.VM-I.2** "Arroyo Campiñuela", **SUNS.T-1** "La Barranca", **SUNS.B-2** "Cortijo Pedrofina", **SUNS.B-3** "Los arquillos II", **SUNS.CH-1** "La hombría morena", **SUNS.A-1** "Valle de Niza I", **SUNS.A-2** "Valle de Niza II", **SUNS A-4** "La sierrezuela", **SUNS A-5** "La ermita", **SUNS.L-1** "Loma Juanelo III", **SUNS.L-2** "Loma Juanelo II", y **SUNS.TRA-2** "Industria"; que totalizan una superficie global de 2.784.487,22 m<sup>2</sup>.

## **CAP\_ 5. FICHAS**

**3.5.1 FICHAS DE LAS ACTUACIONES ESTRATÉGICAS PLANTEADAS EN EL AVANCE EL RPGOU/2.014**

**3.5.2 FICHAS DE LAS ACTUACIONES DE CONVENIO PLANTEADAS EN EL AVANCE EL RPGOU/2.014**