



# **PGOU 2019**

## **DOCUMENTO 1 MEMORIA DE INFORMACIÓN**

**DICIEMBRE 2019**



**REVISION PGOU VELEZ MALAGA 2019  
AYUNTAMIENTO DE VÉLEZ-MÁLAGA****EQUIPO DIRECTOR**

MARTA ARIAS GONZÁLEZ. arquitecta

**ASESORES TÉCNICOS**

JOSÉ ORTIZ GARCÍA. geógrafo

JOSÉ MARÍA RAMÍREZ IZQUIERDO. arquitecto

**CONSULTORÍAS EXTERNAS**

CONTORNO S.A. redactor del Plan de Movilidad municipal.

ICS. asesores técnicos en materia de infraestructuras.

GRUSAMAR S.A redactor del Estudio Ambiental Estratégico.

FRANCISCO MELERO GARCÍA. asesor técnico en la redacción del Catálogo. arqueólogo

**REPROGRAFÍA Y EDICIÓN CARTOGRÁFICA**

INMACULADA ALÉS MARTÍN. técnico auxiliar en proyectos

PABLO NAVARRO JIMÉNEZ. técnico auxiliar en proyectos

JAVIER LAPEIRA GARCÍA. técnico auxiliar en proyectos

**COLABORACIONES MUNICIPALES****MARCO CARTOGRÁFICO:**

DANIEL ORTIGOSA. ingeniero técnico en topografía

**MARCO JURÍDICO.:**

LUIS DE FELIPE JIMÉNEZ-CASQUET. técnico en administración general

**MARCO DEMOGRÁFICO Y ECONÓMICO:**

BEGOÑA BRAVO MURILLO. economista OALDIM

ROCÍO MARÍN FERNÁNDEZ. socióloga OALDIM

TURISMO Y PLANIFICACIÓN COSTA DEL SOL S.L.U.

**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

JOSE ALBERTO BARRANCO RICO. ingeniero de caminos, canales y puertos

**MARCO URBANÍSTICO:**

RAFAEL PELÁEZ MARTÍN. arquitecto

ANTONIO MARTÍN PAREJA. arquitecto



## ÍNDICE DE DOCUMENTOS

- DOCUMENTO 1. MEMORIA DE INFORMACIÓN
- DOCUMENTO 2. MEMORIA DE ORDENACIÓN
- DOCUMENTO 3. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA E INFORMES SECTORIALES
- DOCUMENTO 4. NORMAS URBANÍSTICAS Y ORDENANZAS GENERALES

ANEXO: JUSTIFICACIÓN DEL CÁLCULO DE APROVECHAMIENTO MEDIO DE LAS ÁREAS DE REPARTO

ANEXO:FICHAS URBANÍSTICAS

- DOCUMENTO 5. PLANOS
- DOCUMENTO 6. VALORACIÓN DEL IMPACTO EN LA SALUD
- DOCUMENTO 7. INVENTARIO DE ASENTAMIENTOS EXISTENTES EN EL SUELO NO URBANIZABLE
- DOCUMENTO 8. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO NORMA 45 DEL POTA, ART. 17.6 DEL POTAx Y 37.2 DE LOUA.
- DOCUMENTO 9. INFORME DE GÉNERO
- DOCUMENTO 10. RESUMEN EJECUTIVO
- DOCUMENTO 11. PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA.
- DOCUMENTO 12. ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.
- DOCUMENTO 13. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO



## ÍNDICE

<b>DOCUMENTO 1. MEMORIA DE INFORMACION.....</b>	<b>3</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>3</b>
1.1 INSTRUMENTACIÓN PARA LA ELABORACIÓN DE LA REVISIÓN DEL PGOU/96. ....	3
1.1.1 Iniciativa municipal para la redacción del PGOU de Vélez Málaga. ....	3
1.1.2 Metodología de los trabajos .....	3
1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE SU FORMULACIÓN .....	5
1.2.1 La necesidad de revisar el P.G.O.U./96 y su adecuación a los planes territoriales. ....	5
1.2.2 La conveniencia y oportunidad de la revisión del planeamiento urbanístico actual. ....	7
1.3 MARCO JURÍDICO.....	8
1.3.1. El marco legal que regula la ordenación territorial y urbanística en Andalucía.....	8
1.3.2 La regulación de la ordenación territorial: P.O.T.A. Y P.O.T._Axarquía.....	11
1.3.3 La regulación de la ordenación urbanística: L.O.U.A.....	13
1.3.4. La legislación sectorial en relación con el planeamiento urbanístico.....	14
1.3.5 Las instrucciones de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Dirección General de Urbanismo de la Junta de Andalucía.....	29
<b>2. MEDIO FÍSICO Y MEDIO URBANO .....</b>	<b>30</b>
2.1. MARCO GEOGRÁFICO .....	30
2.1.1. Encuadre territorial del municipio en la provincia de Málaga y Andalucía .....	30
2.1.2. Características y límites del término municipal.....	32
2.1.3. Relieve natural.....	33
2.2. DEMOGRAFÍA.....	38
2.2.1. Condiciones socioeconómicas del territorio y metodología de estudio.....	38
2.2.2. Evolución y distribución de la población .....	40
2.2.3. Estructura de la población .....	46
2.2.4. Principales indicadores demográficos.....	47
2.2.5. Mercado de trabajo.....	50
2.2.6. Sistema Productivo.....	54
2.2.7. Viviendas.....	59
2.2.8. Equipamientos .....	60
2.3 LA VIVIENDA CON RELACIÓN AL DESARROLLO URBANO.....	62
2.3.1 La oferta de uso residencial: localización y tipologías arquitectónicas .....	62
2.3.2 Análisis de los precios de adquisición de viviendas por zonas y tipos.....	64
2.3.3 La evolución de la vivienda protegida en Andalucía.....	66
2.3.4 Promoción pública de Vivienda Protegida .....	70
2.3.5 La Vivienda Protegida de promoción municipal: localización y tipologías arquitectónicas.....	78
2.4. EL ESPACIO INDUSTRIAL Y LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS.....	81
2.4.1 El suelo existente destinado a usos de carácter industrial y actividades económicas.....	81
2.4.2 Tipologías de las edificaciones .....	85
2.4.3 El Transporte de Mercancías .....	87
2.5. EL ESPACIO COMERCIAL .....	88
2.5.1. Los ámbitos del comercio tradicional.....	88
2.5.2. El Mercado de Mayoristas.....	91
2.5.3. Los espacios comerciales de "gran superficie".....	92
2.6 LOS SERVICIOS TURÍSTICOS .....	93
2.6.1 Localización y tipologías de las instalaciones destinadas al alojamiento turístico.....	93
2.6.2 Planes Turísticos.....	95
2.7. EL PATRIMONIO Y EL ESPACIO CULTURAL.....	95

2.7.1.	Los yacimientos arqueológicos y ámbitos de protección.....	95
2.7.2.	La ciudad histórica de Vélez Málaga y los asentamientos litorales.....	96
2.7.3.	Ámbitos urbanos y edificios considerados Bien de Interés Cultural (B.I.C.) .....	99
2.7.4.	Edificios de actividades culturales existentes.....	102
<b>3.</b>	<b>SOSTENIBILIDAD URBANA E INFRAESTRUCTURAS.....</b>	<b>106</b>
3.1.	EL MEDIO AMBIENTE URBANO: DOTACIONES Y CALIDAD AMBIENTAL.....	106
3.1.1.	Las plazas, los parques y los espacios abiertos destinados a la relación ciudadana.....	106
3.1.2.	Los equipamientos fundamentalmente públicos: docente, deportivo, administrativo, asistencial y social.....	113
3.1.3.	La calidad del Aire.....	122
3.1.4.	La calidad lumínica.....	132
3.1.5.	El ruido. Niveles de intensidad por ámbitos urbanos.....	134
3.1.6.	Los residuos urbanos: tipos, volumen y gestión de residuos.....	138
3.1.6.1.	Orgánicos y asimilados.....	138
3.1.6.2.	R.S.U. de recogida selectiva.....	140
3.1.6.3.	Otros residuos de origen domiciliario.....	143
3.1.6.4.	Escombros y restos de la construcción.....	145
3.1.6.5.	Plásticos Agrícolas.....	146
3.1.6.6.	Neumáticos fuera de uso.....	147
3.1.6.7.	Vehículos fuera de uso.....	147
3.1.6.8.	Residuos Industriales.....	148
3.1.6.9.	Punto Limpio.....	148
3.1.6.10.	Limpieza Viaria.....	148
3.1.6.11.	La ordenanza de limpieza pública y gestión municipal de residuos.....	149
3.1.6.12.	Conclusiones.....	149
3.2.	EL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD.....	151
3.2.1.	Los trabajos de redacción del Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana de Vélez Málaga.....	151
3.2.2.	De los criterios de intervención urbanística en relación con la accesibilidad urbana.....	152
3.2.3.	Criterios y escenarios para una nueva accesibilidad urbana.....	154
3.2.4.	Criterios y programa de reordenación del aparcamiento.....	157
3.2.5.	Recomendaciones para la reorganización de las líneas del BUS urbano.....	157
3.2.6.	Los intercambiadores de transporte con relación al modelo de movilidad y accesibilidad.....	159
3.2.7.	La configuración de la red peatonal.....	164
3.2.8.	La configuración de la red itinerarios ciclistas.....	170
3.3.	INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS.....	175
3.3.1.	Red viaria interurbana y red viaria urbana principal.....	175
3.3.2.	Sistema de abastecimiento de agua y reutilización para riego.....	185
3.3.3.	Sistema de saneamiento y depuración de aguas residuales.....	189
3.3.4.	Sistema de energía eléctrica.....	191
<b>4.</b>	<b>LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL CON INCIDENCIA EN EL MUNICIPIO ...</b>	<b>195</b>
4.1.	EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA (P.O.T.A.).....	196
4.1.1.	Las directrices de ordenación territorial en Andalucía.....	196
4.1.2.	La Norma 45 del P.O.T.A.....	199
4.2.	EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO "COSTA DEL SOL ORIENTAL-AXARQUÍA" (P.O.T.AX.).....	199
4.2.1.	POT "Costa del Sol Oriental-Axarquía": Normas y Directrices.....	200
4.2.2.	Determinaciones de carácter estructural que afectan al Planeamiento Urbanístico Municipal.....	200
<b>5.</b>	<b>LA PLANIFICACIÓN AMBIENTAL Y LA PREVENCIÓN DE RIESGOS ..</b>	<b>222</b>
5.1.	EL PLAN DE MEDIO AMBIENTE DE ANDALUCÍA.....	222
5.2.	EL PLAN DE HUMEDALES DE ANDALUCÍA.....	223

5.3.	EL PLAN FORESTAL ANDALUZ.....	223
5.4.	LA ESTRATEGIA DE PAISAJE DE ANDALUCÍA.....	224
5.5.	LA ESTRATEGIA ANDALUZA ANTE EL CAMBIO CLIMÁTICO .....	224
5.6.	LA ESTRATEGIA ANDALUZA DE SOSTENIBILIDAD URBANA .....	225
5.7.	ESTRATEGIA ANDALUZA DE GESTIÓN INTEGRADA DE LA BIODIVERSIDAD .....	226
5.8.	EL PLAN DE RECUPERACIÓN Y ORDENACIÓN DE VÍAS PECUARIAS.....	226
5.9.	PLAN HIDROLÓGICO DE LAS CUENCAS MEDITERRÁNEAS ANDALUZAS .....	227
5.10.	PLAN DIRECTOR TERRITORIAL DE GESTIÓN DE RESIDUOS NO PELIGROSOS DE ANDALUCÍA, 2010-2019.....	227
5.11.	PLAN DE PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS DE ANDALUCÍA 2010-2020 .....	228
5.12.	EL PLAN DE PREVENCIÓN DE AVENIDAS E INUNDACIONES EN CAUCES URBANOS ANDALUCES .....	228
5.13.	PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN DE LAS CUENCAS MEDITERRÁNEAS ANDALUZAS.....	229
5.14.	LA ESTRATEGIA ANDALUZA DE DESARROLLO SOSTENIBLE 2030 .....	229
<b>6.</b>	<b>EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL VIGENTE. ....</b>	<b>230</b>
6.1	EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA / 1996 VIGENTE. ....	230
	ADAPTACIÓN PARCIAL A LA LOUA DEL PGOU (2.010).....	230
6.1.1	El Modelo urbano y territorial propuesto por el vigente P.G.O.U. / 96 .....	230
6.2	EVALUACIÓN CUANTITATIVA Y ESPACIAL DEL MODELO URBANO DEL PGOU/96. ....	234
6.2.1	El Expediente de Adaptación Parcial a la LOUA del PGOU/96 como documento de referencia. ....	234
6.2.2	La identificación territorial del modelo urbano del PGOU/96: sectores urbanizables sectorizados y no sectorizados.....	236
6.2.3	Suelo Urbano no Consolidado (S.U.N.C.) .....	238
6.2.4	Suelo Urbanizable Sectorizado (antes programado) del PGOU/96. (S.U.S. y S.U.S. (R.T)) .....	239
6.2.5	Suelo Urbanizable No Sectorizado (antes no programado) del PGOU/96. (S.U.N.S.).....	240
6.3.	DE LA EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO (S.U.O.)/96.....	241
6.3.1.	Suelos Urbanizables Sectorizados en régimen transitorio del P.G.O.U./96.....	241
6.3.2	Suelos Urbanizables Sectorizados Ordenados del P.G.O.U./96., con autonomía de servicios urbanos. ....	243
6.3.3	Suelos Urbanizables Sectorizados Ordenados del P.G.O.U./96., sin ejecución de urbanización. ....	245
6.4.	EL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO EN TRAMITACIÓN (S.U.S. Y S.U.N.S.)/96. ....	246
6.4.1	Suelos Urbanizables Sectorizados del P.G.O.U./96, en tramitación de la ordenación pormenorizada (P.P.O.).....	246
6.4.2	Suelos Urbanizables No Sectorizados del P.G.O.U./96 con Plan de Sectorización tramitado y/o en tramitación.....	247
6.4.3	Suelos Urbanizables Sectorizados donde no ha existido actividad para su ordenación y ejecución. ....	250
6.5.	ANEXO DOCUMENTAL. ESTADO DEL PLANEAMIENTO DEL PGOU/96 .....	252
6.6.	DE LA EJECUCIÓN DE LOS SISTEMAS DOTACIONALES: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS. ....	261
6.6.1.	Parques, Jardines y Espacios Libres públicos. Dotaciones: equipamientos públicos y privados.....	261
6.7.	EL TRATAMIENTO DEL SUELO NO URBANIZABLE EN EL PGOU DE 1996 .....	266
6.7.1	El suelo no urbanizable de especial protección.....	266
6.7.2.	El suelo no urbanizable común.....	268
6.7.3.	Los asentamientos rurales diseminados .....	269

## DOCUMENTO 1. MEMORIA DE INFORMACION

### 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 a los nuevos tiempos, desde hace una década. Se produjo decididamente un primer intento en forma de 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 P.O.T.A. como el P.O.T.Ax., por lo que finalmente se desistió de dicho procedimiento.

Posteriormente, no obstante, se termina aprobando 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 este nuevo P.G.O.U., como marco jurídico nuevo y adaptado.

##### 1.1.2 Metodología de los trabajos

El Ayuntamiento ha abordado la redacción del nuevo P.G.O.U. mediante un sistema de instrumentación mixto, componiendo un equipo técnico basado en técnicos municipales que trabajan en el Área Municipal de Urbanismo e Infraestructuras y otras, complementándolo con un apoyo técnico externo. Además los trabajos sectoriales con referencia a la evaluación ambiental y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano (EAE), incluido el estudio sobre Contaminación Atmosférica y Ruidos, así como el hidrológico e hidráulico y la valoración del impacto en la salud; las Infraestructuras de Servicios Urbanos; y el Estudio de la Movilidad y Accesibilidad Urbana, han sido también objeto de contratación externa.

#### Fases de los trabajos

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

- **AVANCE DEL P.G.O.U.**, que fue aprobado en sesión plenaria de 30 de mayo de 2014.
- **PERIODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA**, mínimo 30 días, para la difusión y explicación del modelo urbano-territorial, y recogida de sugerencias al mismo.
- **DOCUMENTO DE NUEVOS OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA REVISIÓN DEL P.G.O.U.**, que son consecuencia del contenido del propio documento de AVANCE, y del proceso de Participación Pública. Fue aprobado por el Pleno de la Corporación Municipal el 21 de diciembre de 2015.
- **DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO** enviado a la Junta de Andalucía en 24 de febrero de 2.016, con Resolución de admisión a trámite de 20 de abril de 2016.
- **DOCUMENTO DE ALCANCE AL DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO a la REVISIÓN del**

PGOU de Vélez-Málaga” aprobado por la Delegación Territorial de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía con fecha 5 de diciembre de 2016.

- **CONSULTA PÚBLICA del AVANCE, DOCUMENTO DE NUEVOS OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LA REVISIÓN DEL P.G.O.U. Y DOCUMENTO DE ALCANCE DEL DIE**, de conformidad con la Ley 39/2015 de PACAP. Se decreta la Consulta mediante Decreto de Alcaldía 1130/2017 de 23 de febrero de 2017.
- **EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA**, de conformidad con la LGICA 7/2007 y su Modificación a través del Decreto Ley 3/2015 de 3 de marzo y de la Ley 3/2015, 29 diciembre.
- **APROBACIÓN INICIAL DEL P.G.O.U.**, que supone la redacción de las determinaciones previstas en la L.O.U.A. con referencia a los Objetivos propuestos y al cumplimiento de la normativa sectorial que le afecte.
- **SOLICITUD DE INFORMES SECTORIALES**
- **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.**, 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.**, por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

### Enfoque disciplinar

La revisión de un planeamiento general requiere un enfoque multidisciplinar dirigido hacia el ajuste del modelo urbano-territorial y la recomposición de las piezas urbanas, que tienen el carácter de ciudad consolidada, mediante el ejercicio de la rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.

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, o bien se encuentran ejecutadas y consolidadas, o bien pueden orientarse en claves de sostenibilidad urbana. Este análisis previo responde a los siguientes aspectos:

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

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

*-Evaluación de las alternativas de la composición de los distintos núcleos que componen el término municipal en relación con las conexiones de infraestructuras y su 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.*

*-Adecuación y adaptación del modelo del PGOU/96, con referencia a la ordenación territorial (P.O.T.A. y P.O.T.Ax.).*

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

### **El AVANCE como documento estratégico**

El AVANCE del nuevo P.G.O.U. ha proporcionado un enfoque con perspectiva estratégica para recomponer las piezas urbanas, abandonadas a su suerte por la situación económica, y la necesaria adecuación con enfoques nuevos que permitan orientar al municipio de Vélez-Málaga hacia una consolidación urbana como centro comarcal de la Axarquía.

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

La elaboración de los trabajos del nuevo P.G.O.U. se realiza mediante un programa de G.I.S (Sistema de Información Geográfica) que permite el análisis urbano en función de la información de cada ámbito o sector reconocido, de forma georreferenciada.

La base 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

Por último cabe indicar que si bien la legislación urbanística de Andalucía, L.O.U.A., no define cual es el grado de precisión para el desarrollo del documento de un P.G.O.U., hemos propuesto para la fase informativa y planos guía de ordenación, así como la documentación estructural las escalas 1/20.000 y 1/10.000 y las escalas de 1/5000 y 1/2000 más detalladas para las cuestiones pormenorizadas, a efectos de la calificación y alineaciones del suelo.

## **1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE SU FORMULACIÓN**

### **1.2.1 La necesidad de revisar el P.G.O.U./96 y su adecuación a los planes territoriales.**

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 Autonómico; de los Campos de golf de interés turístico; de las inversiones empresariales declaradas de interés estratégico para Andalucía, etc.

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.

Las determinaciones estructurales como cuestiones básicas que comportan un desarrollo sostenible del territorio supramunicipal, se formaliza en los documentos de ordenación territorial como son el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (P.O.T.A.), BOJA 29/12/2006 que junto al Plan de Ordenación de Territorio "Costa Oriental\_Axarquía" (P.O.T.Ax.), BOJA 03/10/2006, son los dos documentos territoriales para acometer la revisión del P.G.O.U. de Vélez-Málaga.

### De la Ordenación del Territorio

En el marco jurídico territorial de aplicación, ya descrito con anterioridad, se disponen de regulaciones donde se expresan la necesaria Adaptación de los planeamientos urbanísticos vigentes, donde se imponían plazos en la Disposición transitoria primera, del **Decreto 147/2006** por el que se aprobó el P.O.T.Ax., 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 04/10/2010, 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 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 (P.O.T.A.), así como a las determinaciones estructurales que se encuentran contenidas en el documento del P.O.T. "Costa Oriental\_Axarquía" (P.O.T.Ax.)



Plano de Ordenación Territorial P.O.T.Ax. "Costa Oriental\_Axarquía"

### Necesidad de Revisar el P.G.O.U./96 y su adaptación al P.O.T.A. y P.O.T.Ax

Con lo expuesto anteriormente puede entenderse que existe todo un proceso de planificación territorial (P.O.T.A. y P.O.T.Ax.) que obliga, por Ley, a que los municipios adapten su planeamiento urbanístico general (P.G.O.U.) 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 (P.O.T.A..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 P.G.O.U./96 de Vélez- Málaga.

Por tanto existe, sin duda, una necesidad de revisar el P.G.O.U./96 para adaptar sus determinaciones al P.O.T.A. 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 P.G.O.U./96 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 fundamentalmente el concepto litoral y del espacio rural y de núcleos interiores, en 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 P.G.O.U./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 L.O.U.A. del P.G.O.U./96 (**BOP 11/03/2010**), se le añade una modificación, por actualización de la normativa urbanística que dice lo siguiente:

***El artículo 2, b) dice que 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 P.O.T. de Andalucía (2006) y el P.O.T.Ax. “Costa Oriental\_Axarquía” (2006), que afectan a las determinaciones estructurales del P.G.O.U./96, es necesario desde un punto de vista legal proceder a la Revisión del mismo.

Además, la conveniencia de su redacción y tramitación se expresa especialmente en el **Decreto-Ley 5/2012**, que ha supuesto para todos los municipios de Andalucía que no se hubieran adaptado al P.O.T.A., y en concreto a la **Norma 45 “Modelo de Ciudad”**, la paralización de los procedimientos de tramitación del planeamiento de desarrollo (PPO o 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, L.O.U.A.

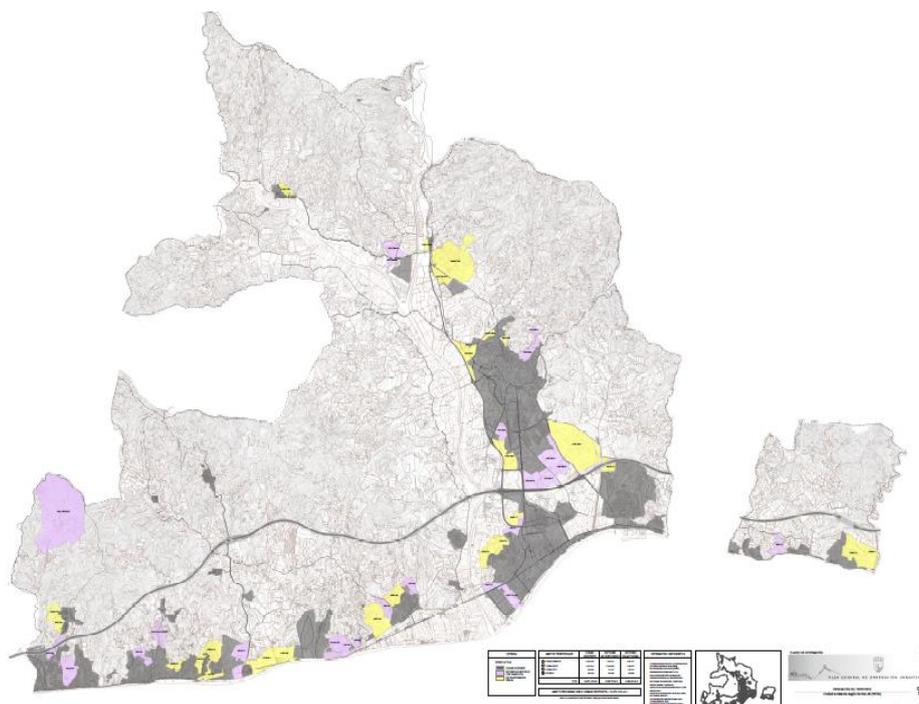


Imagen del Plano Informativo de la "Ciudad existente" P.G.O.U.

La oportunidad de la Revisión del P.G.O.U./96 surge de la existencia de un cierto agotamiento de las determinaciones que sostenían el modelo urbano del Plan General y que han quedado obsoletas.

### 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 para 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 que 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 además 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.

### De la Ordenación Territorial y Urbanística

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, 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 establecidos 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.) B.O.J.A. 29/12/2.006
2. Los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional. (P.O.T.Ax.) B.O.J.A. 03/10/2.006

#### De la Ordenación Urbanística

El Texto legal que regula el Urbanismo en la Comunidad Autónoma de Andalucía es la L.O.U.A. con sus modificaciones. La inicial legislación urbanística de Andalucía, LOUA 7/2.002, ha sido modificada mediante numerosos textos legales:

La Ley 18/2003, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales y administrativas.

La Ley 1/2.006, de 16 de mayo de modificación de la Ley 7/2002 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.

Decreto-Ley 4/2010, de 6 de julio, de Medidas fiscales para la reducción del déficit público y para la sostenibilidad.

La Ley 11/2.010, de 3 de diciembre, de medidas fiscales para la reducción del déficit público y para la sostenibilidad.

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

La Ley 2/2012 de 30 de enero, de modificación de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Decreto-Ley 5/2012, de 27 de noviembre, de Medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía.

Decreto-Ley 1/2013, de 29 de enero, por el que se modifica el Decreto Legislativo 1/2012 de 20 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Comercio Interior de Andalucía y se establecen otras medidas urgentes en el ámbito comercial, turístico y urbanístico.

Ley 3/2014 de 1 de octubre, de medidas normativas para reducir las trabas administrativas para las empresas.

Ley 6/2016 de 1 de agosto, de modificación de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Ley 2/2018 de 26 de abril, de modificación de la Ley 6/2016 de 1 de agosto por la que se modifica la Ley 7/2002 de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía, para incorporar medidas urgentes en relación con las edificaciones construidas sobre parcelaciones urbanísticas en suelo no urbanizable.

### Texto Refundido Ley del Suelo estatal

Con referencia al ámbito estatal, el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, como legislación básica estatal, que derogó el Real Decreto Legislativo 2/2.008, de 20 de junio, suponiendo una alteración sustancial del régimen del suelo establecido con anterioridad.

#### *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. 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 L.O.U.A. 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 publicó el Decreto 525/2.008, de 16 de diciembre, por el que se regulaba el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo, habiendo sido este derogado mediante el Decreto 36/2014, de 11 de febrero, actualmente vigente.

#### *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. Este documento, cuya naturaleza jurídica es de "Ordenanza Municipal", se encuentra aprobada por Pleno de fecha 29/11/2.013 y se publicó en el BOPMA de 18/07/2014.

#### *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 dieron lugar a la redacción y tramitación del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (Decreto 141/2015 A.D. PPCLA), y sin embargo, dicho Plan fue anulado por Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía de 7 de septiembre de 2017.

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.,2006), 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. Se procede por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda a establecer criterios a través de Instrucciones, de carácter territorial, sobre la medición de los límites del crecimiento derivado de la aplicación del P.O.T.A., a través de la Instrucción 1/2.012. (marzo/2.012) de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda.(Dirección General de Urbanismo (D.G.U.); de los 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 y de la Instrucción 1/2.014. (julio/2.014) de la 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. Y P.O.T.\_Axarquía.**

En este escenario legal, se incardina la Revisión del vigente P.G.O.U./96 adaptado parcialmente a la L.O.U.A. (2010), 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.

#### **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. 29/12/2006) 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 P.O.T.A. 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 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 unas medidas, calificadas como urgentes, y que ponen especial atención 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. 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, ha dado lugar a la difusión de una serie de instrucciones técnicas, por parte de la Secretaría General de Ordenación del Territorio, siendo la última la Instrucción 1/2.014 (julio 2.014), 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. 03/10/2006.

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 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. las cuales 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. que tiene vigencia indefinida, 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 ya han transcurrido ocho años (Oct.2014) desde la aprobación del Plan (2.006), el órgano responsable de la gestión y seguimiento del mismo debe emitir 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 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.

#### *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 tenga el carácter de Norma (N) y Directriz (D).

Asimismo en el art 17.6 y para la clasificación de nuevos suelos urbanizables se efectuará con la justificación de que al menos el 60% de los sectores de suelos urbanizables previstos en el PGOU que se revisa tienen su proyecto de urbanización aprobado y se encuentran en fase de ejecución. (D)

### **1.3.3 La regulación de la ordenación urbanística: L.O.U.A.**

La Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía L.O.U.A, 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.

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 L.O.U.A.** 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 L.O.U.A. 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.

Debe indicarse, que en el P.G.O.U./96 de Vélez-Málaga, anterior a la L.O.U.A., 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.

#### **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 con 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 pormenorizada** que constituye 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 afección 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 Estratégica Ordinaria**, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 7/2.007 de 9 de Julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía y DL 3/2,015 de 3 de marzo de Modificación de la G.I.C.A.; 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.

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.

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) del Decreto 36/2014, de 11 de febrero (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 serían 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 el Decreto Ley 3/2.015 de 3 de marzo de modificación de la Ley 9/2010 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 desfavorable 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 suministradoras de servicio, gestión y abastecimiento de agua a los núcleos de población así como en materia de depuración y saneamiento de aguas residuales.

Real Decreto 21/2016, de 15 de enero, por el que se aprueban los Planes de gestión del riesgo de inundación de las cuencas internas de Andalucía.

Real Decreto 11/2016, de 8 de enero, por el que se aprueban los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas de Galicia-Costa, de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, del Guadalete y Barbate y del Tinto, Odiel y Piedras

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 establecerlo en su artículo 112.a) 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 Catálogo 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 pormenorizados que no establezcan expresamente usos pormenorizados 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 16/2011, 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 establecidos en 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 21/2007, 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 2591/1998, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio modificada por el Real Decreto 297/2013, 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 aeroportuaria 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. Informe en materia de **Género** en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

La Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, da un paso más adelante y recoge en su Exposición de Motivos que “la Comisión de la Unión Europea ante la constatación de que decisiones políticas que, en principio, parecen no sexistas, pueden tener un diferente impacto en las mujeres y en los hombres, a pesar que dicha consecuencia ni estuviera prevista ni se deseara”, motivo por el cual se hace necesario un análisis previo a la hora de redactar nuevas normas.

De igual manera, el artículo 114 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, establece que en el procedimiento de elaboración de las leyes y disposiciones reglamentarias de la Comunidad Autónoma se tendrá en cuenta el impacto por razón de género del contenido de las mismas, mandato que ha resultado plasmado en el artículo 6 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía, por cuanto recoge la obligatoriedad de que se incorpore de forma efectiva el objetivo de la igualdad por razón de género en todos los proyectos de ley, reglamentos y planes que apruebe el Consejo de Gobierno, disponiendo que en el proceso de tramitación de esas disposiciones, deberá emitirse un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas. La Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía, establece, en su artículo 6, la obligatoriedad de que se incorpore de forma objetiva el objetivo de la igualdad por razón de género en todos los proyectos de ley, reglamentos y planes que apruebe el Consejo de Gobierno.

El desarrollo reglamentario de dicha disposición se ha visto plasmado en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género y en aplicación del mandato contenido en su artículo 4, debe elaborarse el informe de género, para valorar el impacto de género que podría generar el presente proyecto, ya que el mismo es preceptivo de conformidad con lo recogido en el artículo 3.2 del mencionado Decreto, que determina que: *“Se requerirá el informe de evaluación del impacto de género en la elaboración de todas las disposiciones con carácter reglamentario que dicten las personas titulares de las Consejerías en ejercicio de la potestad prevista en el artículo 44.2 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía”*

4.11. **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".

(en 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 Ferrovial 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 Ferrovial de Interés General como sistema general ferrovial 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 ferrovial 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 Ferroviales 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 Ferroviales de Andalucía como sistema general ferrovial 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 ferrovial 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 la 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 9.1ª 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 previo 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 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.

(este 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. 6o:

*"Artículo 6o 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 Pecuarias**: Ley 3/1.995, de 23 de marzo, de vías pecuarias (estatal) y el Decreto 155/1.998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de vías pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Concretamente en este último merece destacarse el art. 39 que establece:

*"1. Las vías pecuarias, por las características intrínsecas que les reconoce la Ley de Vías Pecuarias 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 fundamentalmente están 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.

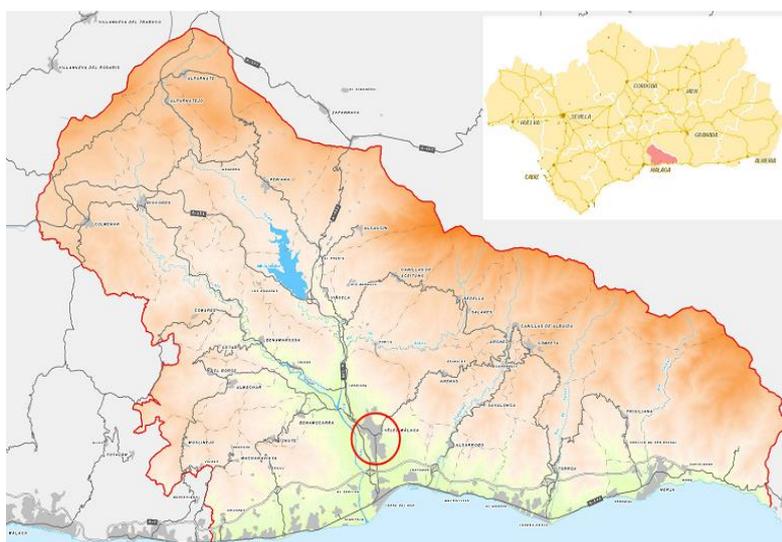
3. Instrucción 1/2.014 de la Secretaría General de Ordenación del Territorio sobre los criterios que deben adoptarse para la medición del crecimiento urbanístico propuesto por el planeamiento general, conforme a la Norma 4.5.4.A) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

## 2. MEDIO FÍSICO Y MEDIO URBANO

### 2.1. MARCO GEOGRÁFICO

#### 2.1.1. 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 km. 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. Constituye 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.



Localización de Vélez-Málaga en el ámbito de la Axarquía (Fte.: Plan de Ordenación de la Costa del Sol Oriental-Axarquía)

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, Benajarafe, Almayate, Torre del Mar, Caleta de Vélez, Mezquitilla y Lagos) y otros cinco localizados en el interior (Chilches, Cajíz, Vélez-Málaga, Trapiche y Triana). Todo su territorio se extiende por una superficie de 157,2 km<sup>2</sup> y forma parte de la Red de Ciudades Medias Litorales andaluzas de primer nivel, según el Sistema Regional de Ciudades del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (P.O.T.A.), con una base económica mixta de agricultura intensiva y turismo.

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 de Andalucía dentro del ámbito de dicho Centro Regional.

A su vez, es una ciudad que conforma centralidad y, por ello, constituye la 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 al 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.

Teniendo en cuenta la zonificación territorial de Andalucía que ha establecido el P.O.T.A. 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 dicha estrategia 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 esta cuestión 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 otra parte, en relación con su inclusión 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.

Si bien 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 adapta bien a la problemática específica de Vélez-Málaga.

La estrategia genérica prevista en el P.O.T.A. 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 se contemplan otros objetivos que sí encajan en el municipio, 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.

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 Maláguides, El Alpujárrides y El Nevado-Filábrides.

### **2.1.2. Características y límites del término municipal**

El municipio de Vélez-Málaga se compone de dos territorios separados entre sí por el término municipal de Algarrobo. El territorio mayor, donde se encuentra el núcleo urbano central, ocupa la vega del Río Vélez, extenso valle bordeado hacia el oeste por los Montes de Málaga y hacia el este por las estribaciones de las Sierras de Tejeda y Almijara. Esta zona limita al norte con el municipio de La Viñuela, al sur, con el Mar Mediterráneo, al este, con Arenas y Algarrobo; al oeste con Rincón de la Victoria, Macharaviaya, Benamocarra e Iznate y, al noroeste, con Almáchar y Benamargosa.

El segundo territorio, situado más al este y considerablemente más pequeño, se conoce como el enclave de Lagos. Esta zona limita al norte con Sayalonga, al sur con el Mar Mediterráneo, al este con Torrox y al oeste con Algarrobo.

Gran parte del municipio está ocupado por huertas de árboles frutales y por cultivos a gran escala de árboles subtropicales, entre los que destacan el aguacate, mango, chirimoya y otras variedades que poco a poco se van introduciendo. Estos campos y huertas se alternan con un importante número de invernaderos cuya presencia es mayor en el denominado enclave de Lagos.

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.

### 2.1.3. Relieve natural

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 tipos de 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 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 refieren 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 Benajárfes 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 la 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 %	
(De 150 a 200 mts.)	12.46 %	Entre 100 y 200 m. 27.88%
(De 100 a 150 mts.)	15.42%	
(De 50 a 100 mts.)	21.00 %	Menos de 100 m. 47.08%
(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 muy 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 Benamargosa, 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 suaves, 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.

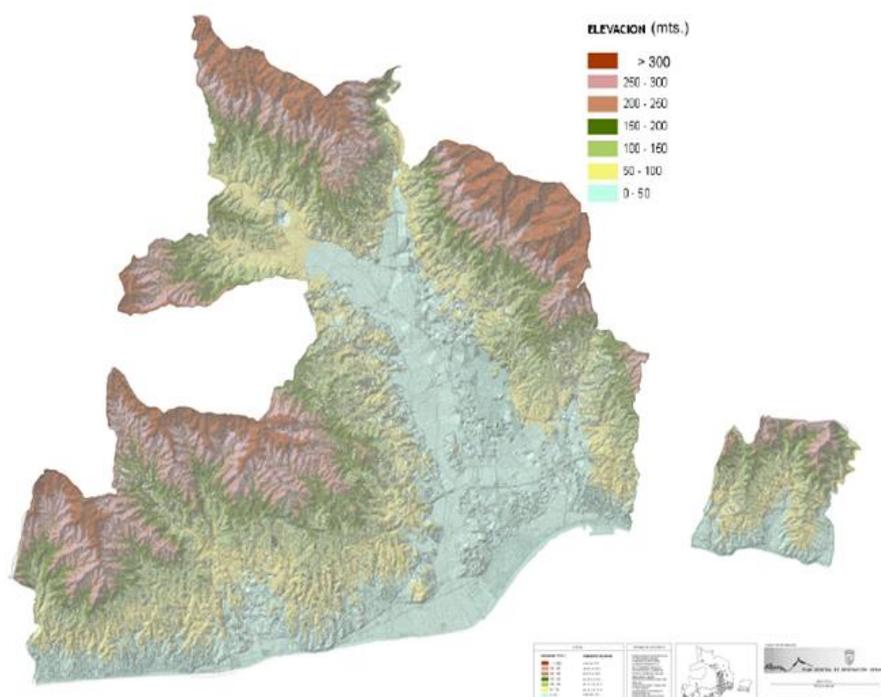
Las pendientes comprendidas entre el 20% y el 30% que se corresponden con el intervalo de

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.



Mapa de altitudes

**2.1.4. 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 periodo 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 periodo 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 periodo 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 semi-húmedo (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 periodo 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**.

## **2.2. DEMOGRAFÍA**

### **2.2.1. Condiciones socioeconómicas del territorio y metodología de estudio.**

La justificación para la realización del estudio socioeconómico viene determinada por la necesidad de acercarnos a la realidad del municipio de Vélez-Málaga. Se trata de exponer una serie de conclusiones extraídas del análisis de los datos estadísticos que se van a presentar durante las siguientes páginas.

Con todo ello se pretende realizar una aproximación que permita establecer una radiografía, reflejo de la situación social y económica de Vélez-Málaga, para que a partir de dicho análisis sea más fácil poder establecer conclusiones acerca de las variables, así como del pasado, presente y futuro del municipio, sobre todo cara al diseño de las estrategias de desarrollo, que necesariamente deben contener las aportaciones apreciadas por el estudio de los aspectos económicos.

#### **Variables analizadas**

Las fuentes estadísticas utilizadas han sido varias, aunque las más importantes, y por tanto las que más información han aportado, proceden del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA) y del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Para el desarrollo del estudio se han seleccionado las variables más importantes y representativas, obteniéndose de cada una de ellas los valores que alcanzan en la actualidad (referidas al último año del que se tiene constancia), así como su evolución temporal. El ámbito territorial de

alcance de cada variable ha sido mayoritariamente municipal, aunque en el estudio los análisis se refirieran también a los valores obtenidos a nivel comarcal y provincial.

El compendio de variables que se han usado se ha aglutinado conformando cinco bloques temáticos que condicionan la estructura seguida en el desarrollo del análisis que a continuación se presenta. Los mencionados bloques son los siguientes:

## **1. Población**

Se comienza con una descripción física que incluye la superficie ocupada, así como datos climáticos y la distancia del municipio a la capital de provincia.

Indicadores:

- Extensión superficial
- Densidad de población
- Número de núcleos
- Distancia a la capital
- Altitud
- Temperatura

A continuación, en el análisis poblacional, se parte del análisis de la evolución de la población desde comienzos del siglo XX hasta la actualidad. Otros análisis son los referidos a la distribución poblacional según sexo y edad, nivel de estudios, evolución del crecimiento vegetativo, tasa de natalidad y mortalidad, etc.

Indicadores:

- Población según Padrón
- Población según Censo
- Población por sexo
- Población por grupos de edad
- Indicadores Demográficos (Juventud, Envejecimiento, Dependencia)
- Población extranjera
- Nacimientos
- Defunciones
- Crecimiento vegetativo
- Tasa Bruta de Natalidad
- Tasa Bruta de Mortalidad
- Emigración
- Inmigración
- Saldo migratorio
- Nivel de instrucción

## **2. Mercado de trabajo**

Dentro del mercado de trabajo, la variable a la que mayor atención se le ha prestado ha sido a la población ocupada, aunque también se analizan tanto la población activa como la parada desde distintas perspectivas, tal y como ofrecen las diferentes fuentes estadísticas.

Indicadores:

- Ocupados por sexo (Censo)
- Parados por sexo (Censo)
- Número de afiliados
- Número de contrataciones
- Número de contrataciones por sexo
- Paro registrado

Paro registrado por sexo

### **3. Sistema productivo**

Este bloque tratará de ofrecer un análisis de la actividad económico-productiva del municipio a través del estudio del tejido empresarial municipal y de los diferentes sectores productivos en los que se emplea la población.

Indicadores:

- Número de empresas
- Densidad empresarial
- Número de establecimientos con actividad económica
- Establecimientos y actividades económicas
- Distribución de la tierra
- Principales cultivos
- Trabajadores eventuales agrarios subsidiados
- Actuaciones en viviendas VPO
- Transacciones inmobiliarias
- Oficinas de entidades de crédito
- Nº de establecimientos hoteleros
- Nº de plazas en establecimientos hoteleros
- Empleos en el sector turístico
- Renta media declarada (IRPF)

### **4. Viviendas**

Se analizará la evolución de la vivienda en el municipio, distinguiendo entre las familiares que son principales y no principales, según el último Censo de Vivienda (2011). También se hará un estudio de los edificios en general con los que cuenta Vélez-Málaga y algunas de las prestaciones que éstos tienen.

Indicadores:

- Nº de viviendas
- Viviendas principales
- Viviendas no principales
- Porcentaje de viviendas que disponen de calefacción
- Porcentaje de viviendas que disponen de acceso a internet

### **5. Equipamientos**

Estudio de los recursos y equipamientos de los que dispone el municipio, tales como, bibliotecas, centros de salud, centros educativos, etc.

Indicadores:

- Nº Centros educativos por tipo
- Bibliotecas
- Nº Centros de salud

#### **2.2.2. Evolución y distribución de la población**

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.

**Dinámica demográfica:**

Según datos extraídos del Padrón correspondiente al año 2018, el número de personas que conforman la población de derecho del municipio de Vélez-Málaga asciende a 80.817 habitantes. Ello supone un 38,2% de los habitantes de la comarca de la Axarquía y el 4,9% de la provincia malagueña. Por sexos, en el año 2018 habitaban el municipio 40.917 mujeres, lo que supone un 50,6% del total de la población, frente a los 39.900 hombres que completan el 49,4% restante.

La distribución de la población dentro del espacio territorial del término municipal se concentra en el núcleo urbano, ya que éste cuenta con el 95% de la población (datos del Padrón de Habitantes 2017), mientras que la población que vive en diseminados representa el 5% del total de habitantes del municipio (existen un total de 22 núcleos de población).

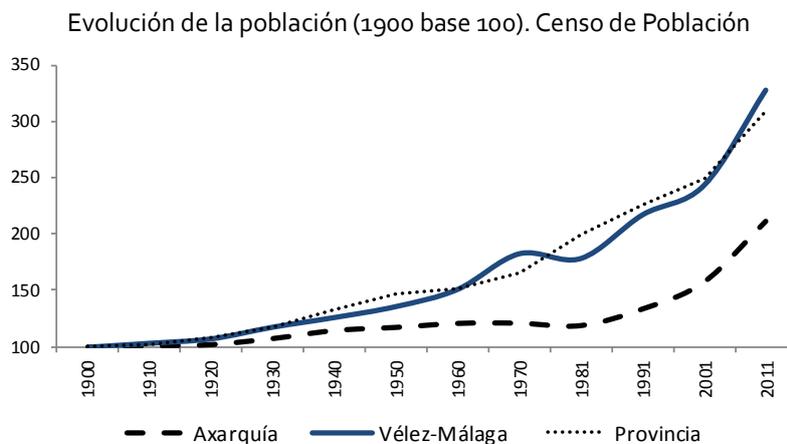
Con el número de habitantes indicado anteriormente y una superficie aproximada de 157,9 km<sup>2</sup>, la densidad de población en el término municipal asciende en 2018 a 511,8 hab/km<sup>2</sup>. Este valor está muy por encima tanto de la registrada en la comarca de la Axarquía en su conjunto, que llega en 2018 a los 206,4 hab/km<sup>2</sup>, como la correspondiente a la provincia de Málaga (227,1 hab/km<sup>2</sup>).

Vélez-Málaga se encuentra a 66 metros de altitud, y la distancia a la capital de la provincia es de 35 km. En cuanto a la temperatura, ésta se sitúa en torno a los 18 grados de media.

**Evolución demográfica en el periodo 1900-2011**

Atendiendo a las cifras contenidas en los censos poblacionales realizados a lo largo del siglo XX y principios del siglo XXI, se puede comprobar cómo el municipio de Vélez-Málaga ha visto crecer su población. Así, la población censada, pasa a ser de 23.492 personas en 1900 a 76.922 en 2011, lo que supone un incremento de población del 227,4% para este periodo.

Atendiendo a las cifras contenidas en los censos poblacionales realizados a lo largo del siglo XX y principios del siglo XXI, se puede comprobar cómo el municipio de Vélez-Málaga ha visto crecer su población. Así, la población censada, pasa a ser de 23.492 personas en 1900 a 76.922 en 2011, lo que supone un incremento de población del 227,4% para este periodo.



Asimismo, para este periodo la evolución de la población de la comarca de la Axarquía manifiesta un comportamiento algo diferente, ya que la población si bien ha aumentado, lo ha hecho con un menor crecimiento, pasando de 96.767 habitantes a más de 205.000 en 2011. Este incremento

de la población a nivel comarcal ha sido superado en términos relativos en el caso de Vélez-Málaga, donde solamente experimenta un ligero descenso en la década de los años 70, mostrando un comportamiento muy similar al observado para el agregado provincial.

Centrándonos en el ente territorial provincial, señalar que experimenta un crecimiento de sus efectivos poblacionales en el siglo XX y principios de XXI. En Málaga, la población se incrementa en un 209,6% (515.110 hab. en 1900 y 1.594.813 hab. en 2011), siendo entre 2001 y 2011 donde se produce el mayor crecimiento de población (23,9%).

EVOLUCIÓN POBLACIÓN CENSADA																
AÑO	1.842	1857	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
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	50999

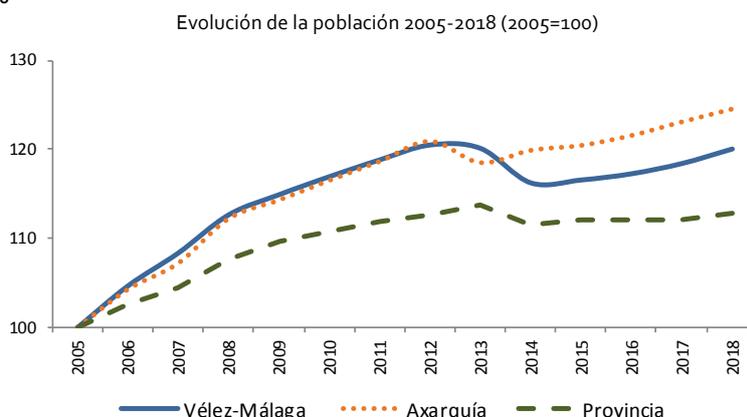
### Evolución en los últimos años (2005-2018)

La evolución reciente de la población del municipio de Vélez-Málaga experimenta, según los datos del Padrón municipal de habitantes, un destacado aumento en el período comprendido entre los años 2005 a 2018. Así, el balance para este periodo pasa desde los 64.919 habitantes en 2005 a los 80.817 en 2018, lo que representa un 24,5% más de población para este periodo. De hecho, un análisis detallado de lo que ha sucedido en estos años pone de manifiesto que desde 2018 se viene registrando un continuado aumento poblacional, tan sólo en 2013 se registra un ligero descenso (-2,0%), y siendo 2008 el año con una mayor variación interanual (+4,7%)

En los otros dos territorios considerados, la evolución es similar. En la comarca de la Axarquía, y tomando nuevamente como base el año 2005, la población se ha incrementado 35.181 habitantes entre 2005 y 2018 (+20,0% en términos relativos). Igualmente, en lo que respecta a la provincia de Málaga, también presenta un destacado aumento de población, pasando de 1.454.649 hab. en 2005 a 1.641.121 en 2018, lo que supone un crecimiento del 12,8%.

EVOLUCIÓN POBLACIÓN CENSADA																		
AÑO	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	2018
2	57.141	57.457	60.197	61.797	64.919	67.697	69.604	72.842	74.190	75.623	77.004	78.467	76.911	77.708	78.166	78.890	79.878	80817

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

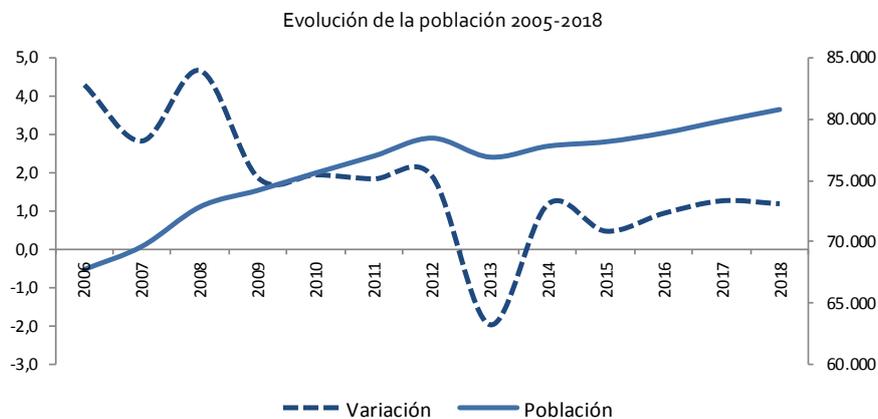


Fuente: Elaboración Propia a partir datos Padrón Municipal. INE

Como se puede observar en el gráfico que se muestra a continuación, la población de Vélez-Málaga presenta en estos últimos años una tendencia claramente creciente, si bien las variaciones interanuales cada vez son menos significativas. Así, se observa que en los primeros años el crecimiento poblacional era más acusado, siendo la mayor variación interanual la registrada en 2008 (+4,7%). Tras

2013, donde se registra la única caída de población, las variaciones interanuales se han mantenido estables y en torno al 1%.

Es posible apreciar como la población de Vélez-Málaga se duplicó en un siglo (1842-1940) aunque su número no era muy significativo. En los últimos diez años ha pasado de a de 69.604 a 79.878 habitantes, convirtiéndose en un municipio de gran población. El incremento relativo de la población en los últimos diez años (2007-2017) ha sido de un 14,76 %. Cuando se aprobó el PGOU vigente en 1996 tenía 53.071 habitantes y desde entonces dicho incremento relativo de la población ha sido del 50,5 %.



Fuente: Elaboración Propia a partir datos Padrón Municipal. INE

### Distribución territorial

Con una población global empadronada a fecha 1 de enero de 2018 de **80.817** habitantes, la distribución de la población de Vélez-Málaga se concentra fundamentalmente en la ciudad compacta (Vélez Málaga\_Torre del Mar\_Caleta), con el 82,5% de la población total.

Así, la población del municipio se distribuye de la siguiente forma, por las entidades territoriales definidas desde el presente análisis y a su vez por unidades poblacionales extraídas del Nomenclátor del INE:

Distribución territorial de la Población (2018)

Entidad Territorial	Unidad Poblacional	Población 2018	%
Ciudad Compacta	Vélez-Málaga	40.844	
	Torre del Mar	22.168	
	Caleta de Vélez	3.628	
		<b>66.640</b>	<b>82,5%</b>
Litoral Oeste	Chilches	3.555	
	Benajarafe	2.584	
	Almayate	4.282	
		<b>10.421</b>	<b>12,9%</b>
Litoral Este	Lagos	295	
	Mezquitilla	270	
		<b>565</b>	<b>0,7%</b>
Interior	Los Puertas	207	
	Cabrilas	221	
	Cajiz	426	
	Iberos	177	
	Trapiche	174	
	Triana	435	
	Zorrilla	41	
	Aldea Baja	13	
	Diseminados *	1.497	
			<b>3.191</b>
<b>TOTAL</b>		<b>80.817</b>	

Fuente: Elaboración Propia a partir datos Padrón Municipal. INE

(\*) Se incluyen solamente los diseminados correspondientes a las Unidades Poblacionales de Benajarafe, Cajiz, Lagos, Trapiche y Triana. El resto de diseminados se incluyen en su entidad superior

### Evolución de la población extranjera.

Del total de efectivos del municipio en 2018, un 9,2% proviene del extranjero (principalmente de Europa, 6 de cada 10, el resto provienen de África, América, Asia y Oceanía), un porcentaje destacado, pero inferior al de la comarca de la Axarquía (14,3%). La principal nacionalidad residente extranjera del municipio proviene de Marruecos, dos de cada diez provienen de este país.

En el caso de la comarca de la Axarquía, la cuota es superior, el 14,3% de sus habitantes son extranjeros, cuota muy próxima al promedio observado en la provincia de Málaga. De hecho, la población extranjera empadronada en la provincia de Málaga ha experimentado un importante aumento hasta alcanzar un 14,5% del total en 2018. En cuanto a la nacionalidad, en estos dos ámbitos territoriales la mayoría de los extranjeros también provienen de Europa.

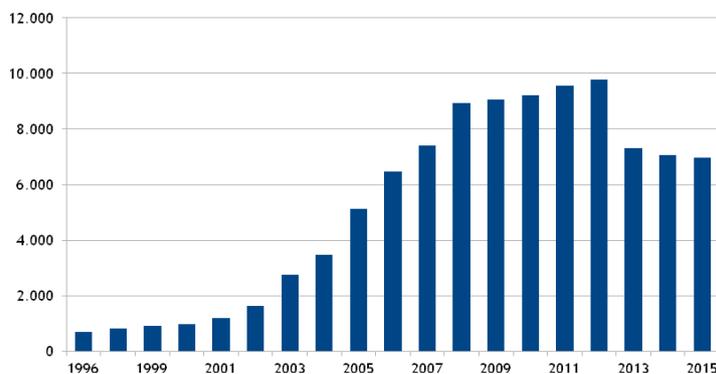
Población extranjera (2018)

	Vélez-Málaga	%	Axarquía	%	Provincia	%
Españoles	73.362	90,8	181.027	85,7	1.402.809	85,5
Extranjeros	7.455	9,2	30.301	14,3	238.312	14,5
<b>Total</b>	<b>80.817</b>	<b>100,0</b>	<b>211.328</b>	<b>100,0</b>	<b>1.641.121</b>	<b>100,0</b>

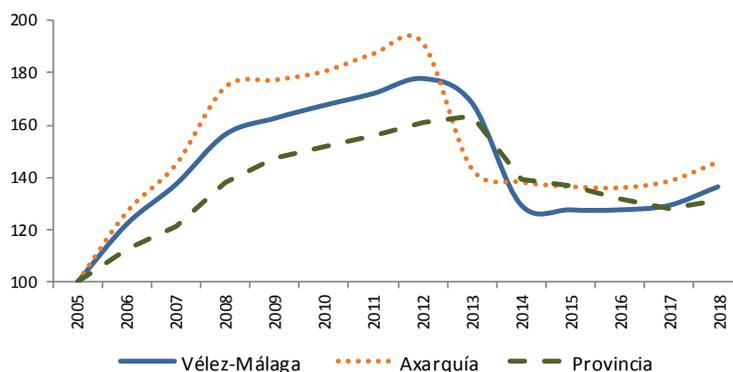
Fuente: Elaboración Propia a partir datos Padrón Municipal. INE

Si analizamos la evolución de la población extranjera en el periodo 2005-2018, se puede comprobar cómo en los tres ámbitos territoriales es positiva, en Vélez-Málaga se observa un importante aumento del 45,7%, superior tanto al registrado en el caso de la comarca de la Axarquía (36,2%) así como del total provincial (31,2%). Aunque, es de destacar como en los años 2013 y 2014 se reduce significativamente la población extranjera en todos los ámbitos. En Vélez-Málaga, en 2013 descendió un -25,2%, mientras que en 2014 en la comarca de la Axarquía el descenso fue del -23,2%, y a nivel provincial, el descenso se sitúa también en 2014 en torno al 15%.

Evolución población extranjera en Vélez-Málaga 1996-2016



Evolución población extranjera 2005-2018 (2005=100)



Fuente: Elaboración Propia a partir de datos Padrón Municipal. INE

### Crecimiento vegetativo

El crecimiento vegetativo (CV) del período 2005-2017 en Vélez-Málaga presenta valores positivos en todos los años analizados. Así, el número de nacimientos supera al de defunciones (crecimiento vegetativo positivo) en todos los años, llegando en 2008 a 467 personas, siendo 2015 el año con un valor más bajo, aunque también positivo (88 personas).

La comarca de la Axarquía en su conjunto ofrece un paisaje bien parecido al municipal, en todos los años se registran cifras de crecimiento positivas, y también su cifra va decreciendo a lo largo del periodo (a excepción de 2016). Ha de tenerse en cuenta que en la comarca se encuentra, y ejerce una decisiva influencia, la propia Costa del Sol Oriental, con municipios como el mismo Vélez-Málaga, y otros como Rincón de la Victoria o Nerja, entre otros, que son municipios destacados en la provincia de Málaga y que también han registrado un importante crecimiento demográfico en los últimos años.

Estas cifras de crecimiento positivo para el municipio reflejan un gran dinamismo demográfico, alejado de la tendencia de los municipios rurales y de interior, con menor población, y más envejecida, a los que incluso les afecta de manera más notoria la decisión, por un lado, de retrasar la edad de la maternidad, y por otro, de disminuir el número de vástagos. En el caso de Vélez-Málaga, esta tendencia se minimiza por su propio carácter de ciudad intermedia, de mayor y más variada población.

### Movimiento natural de la población – Vélez-Málaga (2005-2017)

Principales indicadores	Vélez-Málaga		Axarquía		Provincia	
	2017	2017/05	2017	2017/05	2017	2017/05
Nacimientos	756	-10,8	1.805	-14,2	14.422	-16,3
Defunciones	645	12,4	1.738	18,0	12.708	10,1
Crecimiento Vegetativo	111	-59,5	67	-89,4	1.714	-69,9
Tasa bruta de Natalidad (‰)	9,5	-3,6	8,7	-3,3	8,8	-3,0
Tasa bruta de Mortalidad (‰)	8,1	-0,8	8,3	0,0	7,8	-0,1

Fuente: Elaboración Propia a partir de Movimiento Natural. INE

Circunstancias similares presenta la provincia y la comarca, donde el crecimiento vegetativo es también positivo, con algunos leves altibajos a lo largo del periodo. En 2017, el aumento provincial es de 1.714 personas y el comarcal de 67, aunque respecto a 2005 en ambos casos se ha reducido el crecimiento vegetativo en más de un 70%.

Dinámica demográfica - Vélez-Málaga (2005-2017)



Fuente: Elaboración Propia a partir de Movimiento Natural. INE

### Saldo migratorio

Con relación al saldo migratorio, en el término municipal de Vélez-Málaga, para el año 2017 el balance resulta positivo, es decir, el número de inmigraciones supera al de emigraciones en 1.101 personas. Si analizamos el dato al inicio del periodo objeto de estudio (año 2007), éste presentaba también un saldo positivo, si bien de mayor cuantía (2.157 personas más). Por tanto, la variación en el saldo migratorio entre los años 2007/2017 es negativa (-48,96%).

Movilidad – Saldo migratorio (2007– 2017)

Años		2017	2007
Vélez-Málaga	Inmigraciones	3.329	4.079
	Emigraciones	2.228	1.922
	Saldo	1.101	2.157
Axarquía	Inmigraciones	10.930	13.125
	Emigraciones	7.736	7.049
	Saldo	3.194	6.076
Provincia	Inmigraciones	80.921	94.441
	Emigraciones	77.239	63.816
	Saldo	3.682	30.625

Fuente: Elaboración Propia a partir de Estadística de Variaciones Residenciales. INE

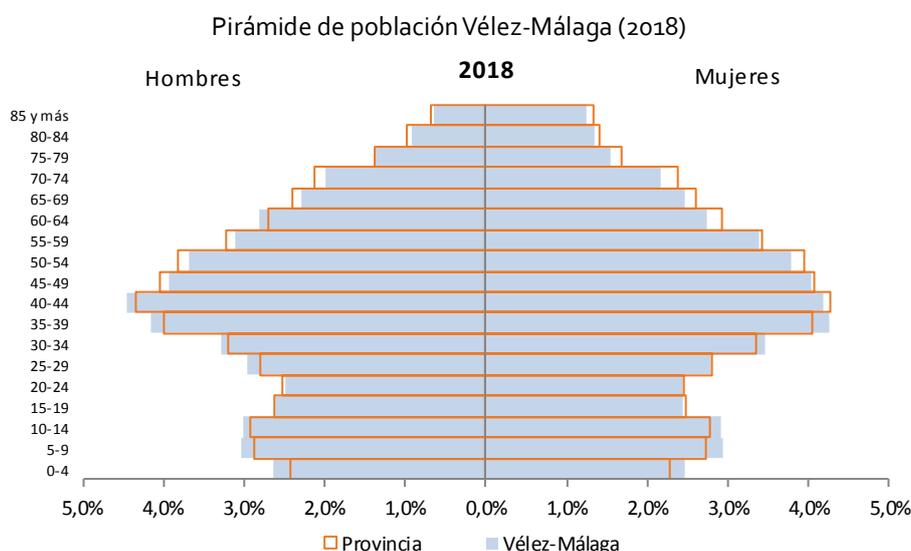
En el caso de la comarca de la Axarquía, se observa un comportamiento similar, partía de un saldo positivo en 2007 (+6.076), que se mantiene en 2017, pero con menor alcance (+3.194). En la provincia, del mismo modo, tanto al inicio como al final de periodo, las inmigraciones superan a las emigraciones, y en este caso, se ha registrado una importante caída en el saldo, de más de 30.000 en 2007 a +3.682 en 2017.

### 2.2.3. Estructura de la población

La estructura por edad de la población del municipio de Vélez-Málaga es la típica de un municipio de cierta entidad o ciudad intermedia, más cercano a los valores promedio provinciales, y por tanto donde los efectos demográficos propios de zonas rurales, o de interior, puedan aparecer más acusados.

En este sentido, hay que destacar incluso que tiene una base un poco más ancha que en el conjunto provincial, por recientes nacimientos que se han producido y por la entrada de población de diferentes estratos de edad, pues prácticamente hasta los 40-44 años, las cuotas relativas en Vélez-Málaga superan a las de la provincia. Incluso, se da la circunstancia de que sigue una proporción similar a la observada a nivel provincial, en cuanto a la distribución por sexo. Así, en 2018 la población femenina del municipio son mayoría con el 50,6% (40.917 mujeres), frente al 49,4% de la población masculina (39.900 hombres).

Para los hombres, el grupo de entre 40 y 44 años es el más numeroso, con un porcentaje del 4,46%. Seguidamente, a un nivel inferior se encuentra el intervalo de 35-39 años con un 4,16%. Por lo que respecta a los tramos de mayor edad, resulta significativo señalar que para el año del análisis, es a partir de los 45 años cuando, por regla general, el peso de los hombres en esos intervalos en Vélez-Málaga es menor que en la provincia, lo cual también representa un dato muy positivo en cuanto a las perspectivas de crecimiento demográfico en el futuro.



En el caso de las mujeres, el intervalo más numeroso es el de 35 a 39 años, con un 4,26% de la población, seguido del grupo de 40-44 años con un 4,19%. Y de forma análoga a lo observado en el caso de la población masculina, los intervalos de menor edad por regla general son similares o algo superiores en Vélez-Málaga que, respecto al total provincial, y al contrario con los grupos de mayor edad, por lo que se consolida la idea de que la estructura demográfica de Vélez-Málaga se acerca más a la de grandes ciudades y menos a entidades rurales o de interior. Sin duda, se trata de un aspecto que refuerza el papel que Vélez-Málaga presenta como capital comarcal, que absorbe población de su entorno al disponer de mayores oportunidades dado su dinamismo económico.

En cuanto a la provincia se refiere, los dos grupos con mayor edad, tanto para ellos, como para ellas, son los que ofrecen las cifras menores; así, los hombres tienen el 0,98% (80 a 84 años) y el 0,69% (85 y más años) y las mujeres el 1,41% y el 1,33% del total de la población, respectivamente. El dato mayor referido a ambos es el perteneciente al que va desde los 40 a los 44 años, tanto para los hombres (4,33%) como para las mujeres (4,27%).

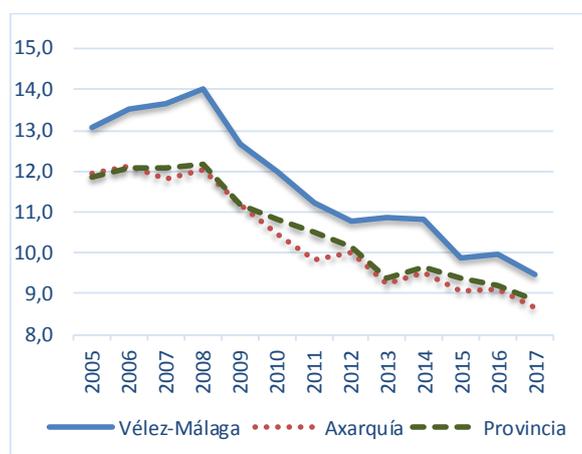
No obstante lo anterior, los porcentajes de uno y otro espacio territorial nos proporcionan pirámides de población con bases reducidas, propias de sociedades avanzadas donde poco a poco se comienza a denotar el envejecimiento paulatino de la población y las dificultades para asentar un relevo generacional.

2.2.4. Principales indicadores demográficos.

### Tasa Bruta de Natalidad (TBN)

Al estudiar la TBN de 2017 (último año publicado) del término municipal de Vélez-Málaga se observa que ésta alcanza el 9,5‰, valor superior al resto de territorios analizados. Así, en la comarca de la Axarquía y en la provincia de Málaga se llega al 8,7‰ y al 8,8‰, respectivamente. Si establecemos la comparativa, además en el ámbito temporal, en este caso con el ejercicio 2005, podemos observar que los porcentajes eran algo más superiores en los tres ámbitos de análisis: Vélez-Málaga con el valor más elevado (13,1‰), la comarca de la Axarquía con un 11,9‰ y la provincia con el 11,8‰. Además, se puede apreciar que la evolución de este indicador refleja, por un lado, que en el caso de Vélez-Málaga, la evolución es similar a la de ámbitos superiores, si bien siempre presentando una mayor tasa, aunque ya en los últimos ejercicios tiende a acercarse a los promedios comarcal y provincial. Y por otro lado, se puede destacar también que la evolución en las tasas de Axarquía y provincia de Málaga, es prácticamente idéntica.

Tasa Bruta de Natalidad (2005-2017)



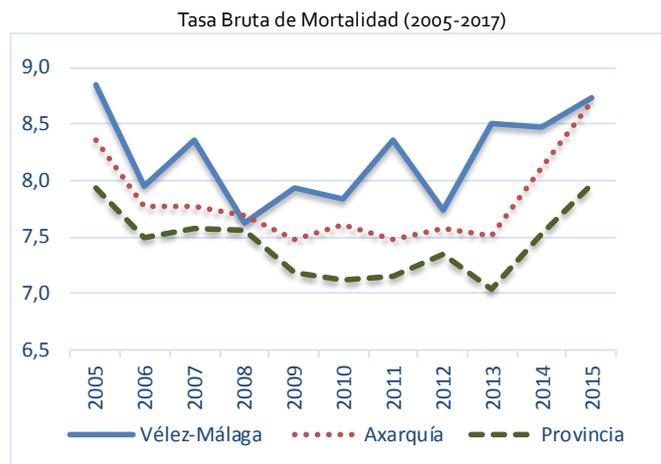
Fuente: Elaboración propia a partir de Movimiento Natural. INE

Destacar que la TBN que presenta la comarca de la Axarquía es similar a la provincia, debido a la presencia principalmente de los municipios costeros, como Vélez-Málaga, Nerja o Rincón de la Victoria, ciudades con mucho peso en la comarca y con características propias de ciudad intermedia.

### Tasa Bruta de Mortalidad (TBM)

La TBM del municipio de Vélez-Málaga para el año 2017 tiene un valor de 8,1‰, valor ligeramente más bajo que el promedio de la comarca, si bien superior al promedio provincial.

Realizando la comparativa con el año 2005, la TBM se ha mantenido prácticamente estable en Vélez-Málaga a lo largo del periodo analizado (valores entre 7-9‰) en la mayoría de los casos por encima de los promedios comarcal y provincial.



Fuente: Elaboración propia a partir de Movimiento Natural. INE

### Índices de Juventud y Envejecimiento

Para el análisis de estas variables nos centraremos en los últimos datos conocidos para el ejercicio 2018, y así, en el *índice de juventud*, es más alto en Vélez-Málaga que en los otros ámbitos (106,4% frente a 86,1% de la comarca o el 94% de la provincia), lo que consolida la idea de que existe en este municipio una clara tendencia a un mayor reemplazo, al ser este índice superior a 100.

Indicadores demográficos (2018)

Indicadores	Vélez-Málaga	Axarquía	Provincia
Dependencia	49,2	52,1	49,2
Envejecimiento	16,0	18,4	17,0
Juventud	106,4	86,1	94,0
Maternidad	21,6	20,3	20,0
Tendencia	85,4	81,2	84,2
Reemplazo	88,7	80,2	85,9

Fuente: Elaboración propia a partir datos Padrón Municipal. INE

Por otro lado, el *índice de envejecimiento*, muestra que no es especialmente significativa la población mayor, al alcanzar el 16% de la población, porcentaje inferior a la comarca (18,4%) y al conjunto de la provincia (17%).

### Índice de Dependencia (ID)

Otro indicador que tener presente en el estudio demográfico es el *índice de dependencia* (ID), que indica la cuota de la población agrupada mayor de 65 años y menor de 15 respecto al grupo de edades intermedias. Así pues, el dato para 2018 del municipio asciende al 49,2%, en la comarca al 52,1% y en la provincia de Málaga también es de un 49,2%. Como podemos observar, el dato municipal se sitúa por encima de la comarca e iguala al promedio provincial, lo que demuestra que tiene menor dependencia al tener tanto menos población mayor que en edad de trabajar, como una mayor proporción de jóvenes.

#### 2.2.5. Nivel de instrucción

Este apartado trata de ofrecer un análisis del nivel de instrucción, lo que permitirá conocer la cualificación del capital humano. Para ello, se ha extraído la información disponible en el Censo de Población de 2011, y no se ha utilizado la explotación del Padrón, que, si bien dispone de esta información más reciente, no se asegura la actualización cuando se produce un cambio en la situación de alguno de los habitantes.

Atendiendo a un análisis poblacional en función del nivel de estudios, según las cifras del Censo de Población de 2011, se observa que la población sin estudios es inferior al 25% (concretamente el 23,3%). El resto de los niveles se distribuyen de la siguiente forma: estudios primarios, el 23,6%; segundo grado (Bachiller y FP), el 18,4%; y 14,5% con estudios universitarios.

Los registros que se presentan para la comarca de la Axarquía son similares a los de Vélez-Málaga, mientras que respecto al total provincial se observan ciertas diferencias en algunos niveles de instrucción. Así, las personas analfabetas y sin estudios alcanzan en la provincia el 22,9% (3,4 puntos por debajo del porcentaje registrado en la comarca), aquellos que tienen estudios de primer grado el 24,3%, los de segundo grado el 21,1% y aquellos que presentan estudios de tercer grado, el 14,2%.

### 2.2.5. Mercado de trabajo.

Este bloque trata de ofrecer un análisis del mercado de trabajo de Vélez-Málaga, basándose en los datos del Censo de Población (2011) y en información referente a los Afiliados a la Seguridad Social, el cual se estudiará desde tres perspectivas: Actividad, Ocupación y Demanda de Empleo.

#### Población activa

Según los datos del Censo de Población de 2011, el número de activos en Vélez-Málaga ascendía a 40.781 personas, lo que supone el 4,85% de la población activa de la provincia y un 39,11% de la comarca de la Axarquía. Por sexo, ellos representan el 52,1% y ellas el 47,9% de la población activa del municipio, cuota idéntica al promedio provincial, y muy similar a la observada en la comarca de la Axarquía.

#### Población ocupada

La población ocupada en Vélez-Málaga según el Censo de 2011, asciende a un total de 23.914 personas. Éstas suponen el 38,4% de la población ocupada de la comarca de la Axarquía. Por sexos, el 45,5% son mujeres (10.892) que, dentro de la comarca, representan el 37,6%; mientras que los 13.023 hombres suponen el 54,5% de la población ocupada del municipio y, en este caso, el 39,1% de la población masculina que se encuentra trabajando en la comarca.

Población en relación con la actividad (2011)

	Vélez-Málaga	%	Axarquía	%	Provincia	%
<b>Ocupados</b>	<b>23.914</b>		<b>62.327</b>		<b>523.872</b>	
Hombres	13.023	54,5%	33.342	53,49%	284.332	54,3%
Mujeres	10.892	45,5%	28.986	46,51%	239.540	45,7%
<b>Parados</b>	<b>16.866</b>		<b>41.937</b>		<b>317.205</b>	
Hombres	8.238	48,8%	21.293	50,8%	154.149	48,6%
Mujeres	8.628	51,2%	20.644	49,2%	163.030	51,4%

Fuente: Censo de Población y Viviendas, 2011. INE

Por lo que respecta al resto de ámbitos de estudio, podemos comprobar que en la comarca de la Axarquía los datos porcentuales por este concepto son del 53,5% para los varones y del 46,5% para las mujeres, mientras que en Málaga se observa el 54,3% para los hombres y el 45,7% para las mujeres.

#### Afiliados a la Seguridad Social

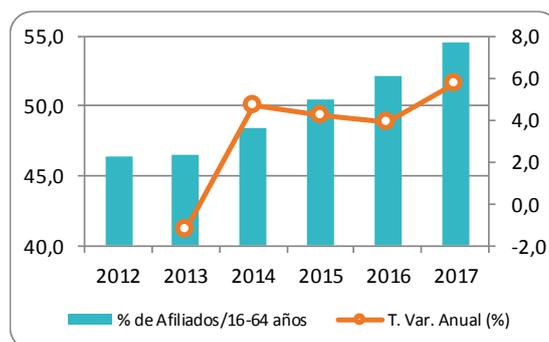
Para tener una visión más actual de número de ocupados del municipio de Vélez-Málaga, vamos a realizar un análisis del número de afiliados a la Seguridad Social en el periodo 2012-2017.

El total de afiliados (media anual, según su lugar de residencia) para el municipio de Vélez-Málaga, en 2017, asciende a 28.845 personas. Si realizamos una comparación con el inicio del período de análisis, en 2012, podemos observar que el número de afiliados ha aumentado ya que contaba con

24.373 afiliados. Por tanto, los afiliados han crecido un 18,3%.

El escenario es similar si analizamos el número de afiliados sobre la población en edad de trabajar (entre 16 y 64 años). Así, esta variable representa un 54,6% en 2017, mientras que en 2012 representaba un 46,4%. El gráfico siguiente muestra como en Vélez-Málaga, entre 2012 y 2017, aumenta paulatinamente el porcentaje de afiliados, si bien en 2013 se registró un descenso en el número absoluto de afiliados. En el periodo analizado se produce una variación de 8,2 puntos porcentuales.

Porcentaje de afiliados respecto de la población de 16-64 años



Fuente: Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

En la comarca de la Axarquía se produce un descenso (tanto en el porcentaje de afiliados como en la cifra absoluta) solamente en 2013, mientras que en 2017 el porcentaje de afiliados respecto a la población de 16 a 64 años alcanza su valor máximo en este periodo, concretamente el 54,3%, cuota ligeramente inferior a la registrada en Vélez-Málaga.

Respecto a la provincia, los datos muestran una tendencia similar a la comarcal, ya que también en 2013 desciende la cuota de afiliados respecto a la población en edad de trabajar, así como el propio número de afiliados en valores absolutos. Además, en 2017 el porcentaje de afiliados sobre la población de entre 16 y 64 años en la provincia es de 52,7%, también superior al registrado al inicio del periodo de análisis (2012) en el que el porcentaje era 45%.

De otra parte, comentar que en lo que a afiliados en Régimen Especial de Trabajadores Autónomos se refiere, Vélez-Málaga cuenta con 6.090 registros en 2018, que comparado con el inicio del periodo de análisis (en este caso datos de 2010) se observa un importante incremento del 22,7%. El total de autónomos dados de alta en Vélez-Málaga en 2018, representa el 11,2% sobre la población en edad de trabajar (16-64 años), un registro situado entre el obtenido en la comarca de la Axarquía (11,7%) y el promedio de la provincia de Málaga (10,5%).

### Trabajadores Autónomos

Vélez-Málaga cuenta en 2018 con un total de 6.090 Trabajadores Autónomos (promedio anual), lo que supone una cifra récord en el municipio y que representa un crecimiento del 22,7% respecto a 2010, evidenciando de igual forma el buen dinamismo económico del municipio, acorde con el registrado tanto en la comarca de la Axarquía como en la provincia en su conjunto. Asimismo, la cuota del municipio respecto del total comarcal se sitúa en 2018 en el 38,2%, de nuevo un dato a destacar sobre el peso de Vélez-Málaga en la economía axárquica.

Evolución Trabajadores Autónomos (media anual) 2010-2018

Año	Vélez-Málaga		Axarquía		Provincia	
	Nº de Afiliados	T. Var. Anual (%)	Nº de Afiliados	T. Var. Anual (%)	Nº de Afiliados	T. Var. Anual (%)
2010	4.962		12.578		91.990	
2011	5.006	0,9	12.762	1,5	92.084	0,1
2012	5.219	4,2	13.183	3,3	94.047	2,1
2013	5.360	2,7	14.298	8,5	101.605	8,0
2014	5.631	5,1	14.632	2,3	103.121	1,5
2015	5.720	1,6	14.860	1,6	106.575	3,3
2016	5.758	0,7	14.912	0,4	106.493	-0,1
2017	5.901	2,5	15.277	2,4	109.378	2,7
2018	6.090	3,2	15.937	4,3	113.260	3,5

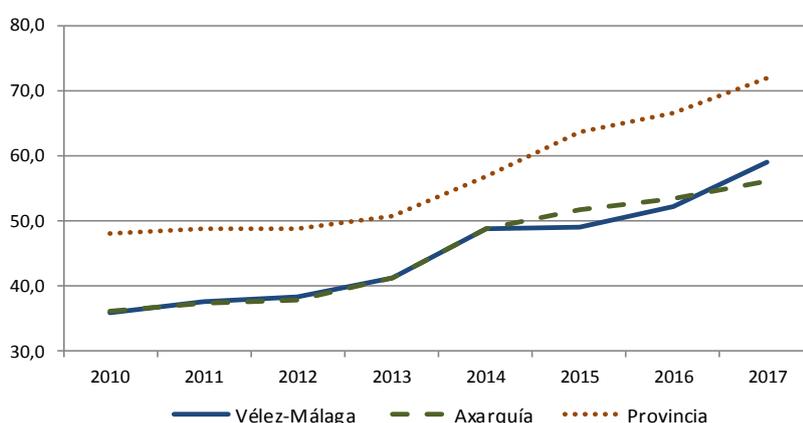
Fuente: Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

**Contrataciones**

Atendiendo al número de contrataciones que se han efectuado en el municipio de Vélez-Málaga durante 2017, éstas ascienden a una cifra de 31.231, un 14% más que en 2016. Casi la totalidad de ellas son de forma temporal, en concreto, el 94,4% en 2017.

Este número de contrataciones suponen en 2017 el 59,1% en relación con las personas en edad de trabajar. La comarca de la Axarquía sin embargo presenta un porcentaje inferior (56,1 contratos por cada 100 personas en edad de trabajar), mientras que el dato provincial es superior (71,9%). El siguiente gráfico da muestra de la muy similar tendencia entre Vélez-Málaga y la comarca de la Axarquía, así como del mayor dinamismo que presentan las contrataciones en la provincia en su conjunto.

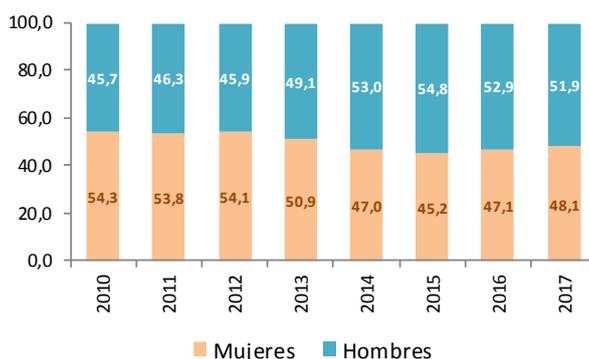
Porcentaje de contrataciones sobre población de 16-64 años



Fuente: Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

Si analizamos esta variable por sexo, se puede comprobar que ellas presentan un menor número de contrataciones que ellos en los últimos años del análisis. Así, para el año 2017, las mujeres registran un porcentaje de contrataciones del 48,1% respecto al 51,9% restante para los hombres. En la comarca y la provincia se mantiene también dicho escenario en 2017, son más las contrataciones que se realiza al sexo masculino que en el femenino (54,4% frente a 45,6% en la comarca de la Axarquía y 56% frente a 44% en la provincia).

Porcentaje de contrataciones por sexo - Vélez-Málaga



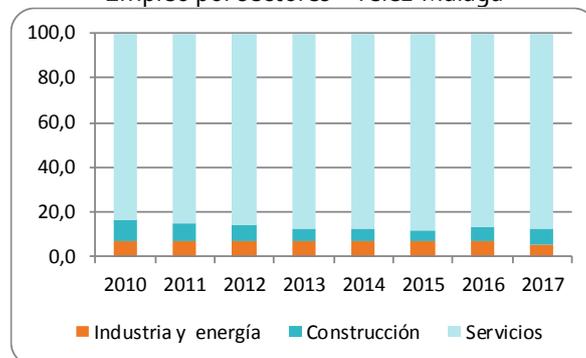
Fuente: Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social

### Empleos según sector económico

En otro orden, en lo que a materia de empleo se refiere, podemos indicar que el número de empleos no agrarios ha disminuido entre 2010 y 2017 en el municipio de Vélez-Málaga, a diferencia de lo que ocurre en el resto de los ámbitos territoriales estudiados. Así pues, en 2017, Vélez-Málaga contaba con un total de 16.951 empleos que comparados con los 17.038 que se registraron en 2010, suponen una variación negativa del -0,5%. Se trata, no obstante,

Si extrapolamos nuestro análisis a los sectores de producción, podemos constatar que la mayor parte de la población empleada se concentra en el sector servicios, el cual representa el 87,6% del total en el año 2017, seguido por la construcción con un 6,7%. El porcentaje restante, 5,7%, corresponde a la industria. Hay que indicar que esta clasificación no incluye a los empleados en la agricultura y ganadería. No obstante, en 2010 la construcción tenía un peso más elevado, con una cuota cercana al 10%, e incluso la industria presentaba un registro superior al de 2017 (6,8%).

Empleo por sectores – Vélez-Málaga



Fuente: Directorio de empresas y establecimientos de Andalucía. IECA

En la comarca y la provincia, el peso del sector servicios en 2017 es ligeramente menor que en Vélez-Málaga, ya que alcanza valores del 85,7% y 86,7%, respectivamente, mientras que la construcción tiene un porcentaje mayor en ambas zonas.

### Población parada

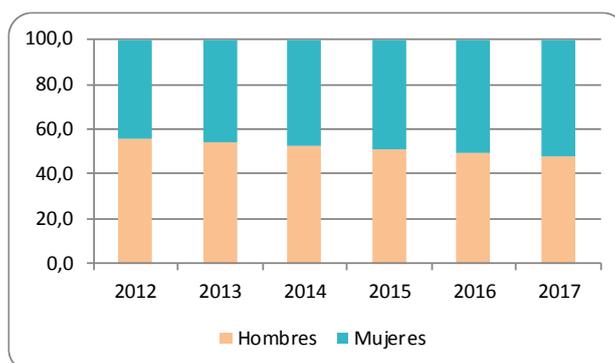
Para el análisis de la población parada tomaremos como referencia los datos más recientes del paro registrado publicado por el Servicio Público de Empleo Estatal.

Para ello, situaremos el análisis en el periodo 2012 – 2017, donde se observa un importante descenso de la población parada en el municipio de Vélez-Málaga, que supone una variación del -22,9%, pasando de un registro de 10.236 personas paradas (promedio anual) al inicio del periodo hasta llegar a 7.895 parados en 2017. En los otros dos ámbitos territoriales analizados se observan tendencias

similares: en la comarca de la Axarquía descendió el volumen de parados en un -22,7%, mientras que en la provincia de Málaga dicho descenso fue del -23,4%.

Por otra parte, analizando la población parada conforme a la distribución por sexo, para el ejercicio 2017, podemos advertir que en el caso de Vélez-Málaga, la población parada masculina es inferior a la femenina (47,5% para ellos y 52,5% para ellas). En el caso de la comarca de la Axarquía, se sigue la misma tendencia, con mayoría de paro femenino (52,1%), e incluso en el agregado provincial, la proporción de paro femenino es aún mayor (57,1%).

Paro registrado por sexo – Vélez-Málaga



Fuente: IECA. Elaboración propia a partir de datos del Servicio Público de Empleo Estatal y del Servicio Andaluz de Empleo

### 2.2.6. Sistema Productivo.

#### Tejido empresarial

##### Número de empresas

El número de empresas registradas en Vélez-Málaga en el año 2017 asciende a 4.792. Si realizamos una comparación con respecto al inicio del periodo de análisis (en este caso 2010), podemos observar que el número ha aumentado. Así, en el año 2010, el municipio contaba con 4.672 empresas, lo que supone una variación del +2,6%. Por otro lado, hay que destacar que en 2017, las empresas veleñas representan el 4,1% del total comarcal.

La comarca de la Axarquía, por su parte, cuenta con 11.946 empresas que suponen un 10,9% del total de las empresas que hay en la provincia de Málaga (en 2017, 109.338 empresas).

Evolución número de empresas (2010-2017)

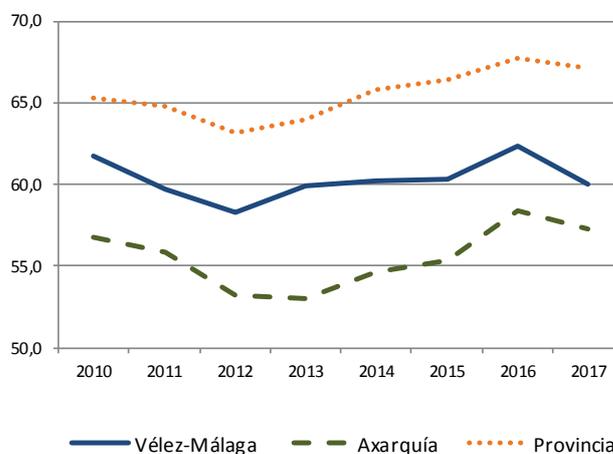
Año	Vélez-Málaga		Axarquía		Provincia	
	Nº de Empresas	T. Var. Anual (%)	Nº de Empresas	T. Var. Anual (%)	Nº de Empresas	T. Var. Anual (%)
2010	4.672		11.660		106.470	
2011	4.602	-1,5	11.432	-2,0	105.179	-1,2
2012	4.577	-0,5	11.263	-1,5	104.561	-0,6
2013	4.611	0,7	11.246	-0,2	104.917	0,3
2014	4.689	1,7	11.441	1,7	107.129	2,1
2015	4.715	0,6	11.577	1,2	108.110	0,9
2016	4.916	4,3	12.077	4,3	110.116	1,9
2017	4.792	-2,5	11.946	-1,1	109.338	-0,7

Fuente: Directorio de Establecimientos y Empresas, IECA

En cuanto a la densidad empresarial en 2017 (nº de empresas/1000 habitantes), en Vélez-Málaga es de 60, un valor cercano al que se registra en la provincia, que asciende a 67,2, mientras el conjunto de la comarca de la Axarquía es de 57,2.

El gráfico siguiente muestra como el municipio presenta una tendencia similar a la comarcal y provincial a lo largo del periodo, situándose de hecho su valor entre ambos ámbitos:

Densidad empresarial (2010-2017)



Fuente: Directorio de Establecimientos y Empresas, IECA

### Número de establecimientos

El número de establecimientos con actividad económica durante el ejercicio 2017 en el municipio asciende a un total de 5.822. Esta cantidad representa el 40,7% del total comarcal, lo que vuelve a justificar la importancia de Vélez-Málaga en su comarca, por un lado la más numerosa en cuanto a cantidad de municipios (31 en total). Si hacemos una comparación con 2010, hay que señalar el hecho de que los establecimientos en Vélez-Málaga han aumentado en un 8,2%, ya que en ese año el número de establecimientos era de 5.380. Es de reseñar que solamente en 2011 y 2012 se registra un descenso interanual, concretamente del -0,4% y -1% respectivamente. En los otros dos ámbitos analizados también se produce un aumento en el periodo de análisis, así en la comarca de la Axarquía se registra un incremento del 7,9% y en la provincia de un 7,5%.

Evolución nº de establecimientos (2010-2017)

Año	Vélez-Málaga		Axarquía		Provincia	
	Nº de Estab.	Var. Anual (%)	Nº de Estab.	Var. Anual (%)	Nº de Estab.	Var. Anual (%)
2010	5.380		13.258		123.061	
2011	5.357	-0,4	13.100	-1,2	121.970	-0,9
2012	5.304	-1,0	13.064	-0,3	120.913	-0,9
2013	5.307	0,1	12.911	-1,2	120.759	-0,1
2014	5.426	2,2	13.185	2,1	123.569	2,3
2015	5.542	2,1	13.510	2,5	126.866	2,7
2016	5.740	3,6	14.095	4,3	130.483	2,9
2017	5.822	1,4	14.310	1,5	132.310	1,4

Fuente: Directorio de Establecimientos y Empresas, IECA

### Establecimientos y actividades económicas

Si analizamos los establecimientos según la actividad económica, en el caso de Vélez-Málaga en 2017 se centran en los dedicados a los Servicios, que suponen el 83,4% del total (4.857 de los 5.822 establecimientos del municipio). En segundo lugar, se encuentra la Construcción que suma el 11% de los establecimientos y por último la Industria y energía con un 5,6%. De nuevo, se trata de valores similares a los registrados en los dos ámbitos superiores, de lo que se deduce, tanto el peso relativo de Vélez-Málaga en su comarca, como la similitud de valores promedio de este tipo de municipios (ciudades medias) respecto a la propia provincia.

Establecimientos por sectores de actividad – Vélez-Málaga



Fuente: Directorio de Establecimientos y Empresas, IECA

### Agricultura y pesca

Según el último dato analizado (correspondiente al año 2015), el montante total de tierra de las que dispone el municipio asciende a un total de 15.466 hectáreas, principalmente distribuido entre cultivos leñosos (30,8%) y pastizales (19,4%). El 17,8% de la tierra es monte (mayoritariamente leñoso) y el 13,5% es superficie no agrícola.

Distribución de la tierra según superficie – Vélez Málaga

Distribución de la tierra (has)	2013	2014	2015
<b>Total</b>	<b>15.580</b>	<b>15.366</b>	<b>15.466</b>
Tierras ocupadas por cultivos herbáceos	2.013	1.634	1.499
Barbechos y otras tierras no ocupadas	59	13	24
Tierras ocupadas por cultivos leñosos	4.670	4.635	4.758
Prados naturales	0	0	0
Pastizales	3.581	3.666	3.003
Monte maderable	58	44	44
Monte abierto	1.256	1.256	134
Monte leñoso	697	520	2.575
Erial a pastos	0	78	0
Espartizal	0	0	0
Terreno improductivo	844	1.100	1.120
Superficie no agrícola	2.200	2.200	2.089
Ríos y lagos	202	220	220

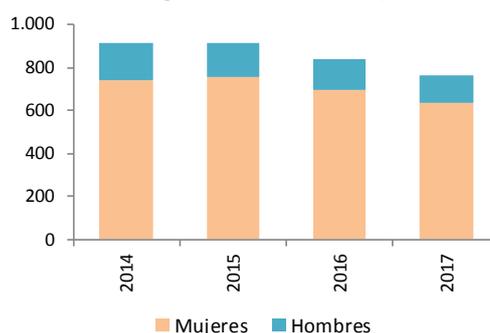
Fuente: Consejería de Agricultura y Pesca

Entre los principales cultivos herbáceos destaca el tomate (regadío) y en los leñosos destacan tanto en regadío, la superficie destinada a aguacate (2.043 hectáreas) como en secano, la destinada a olivar de aceituna de aceite, que cuenta con 934 hectáreas.

Según los datos del Censo Agrario de 2009 (último dato disponible), la superficie total de explotaciones agrarias para el municipio de Vélez-Málaga es de 6.061,8 hectáreas, que representa el 14,5% de la superficie de las explotaciones de la comarca de la Axarquía, tradicionalmente agraria.

En lo que a materia de empleo se refiere, existen 763 contratos eventuales agrarios en el municipio correspondiente al año 2017. Este número ha ido cayendo paulatinamente a lo largo de los últimos años, lo que advierte de que se trata de un sector que tiende a tener un menor peso en el municipio. Según género, existen diferencias, claramente, en todo el periodo analizado, se puede apreciar que el número de mujeres empleadas en el sector es superior al de hombres.

Trabajadores eventuales agrarios subsidiados por sexo – Vélez-Málaga



Fuente: Consejería de Empleo

### Construcción y viviendas

En lo referido en materia de actuaciones en viviendas VPO, en 2016 (último dato publicado) se han registrado 209, destacando que en este ejercicio se han repartido entre alquiler, venta o rehabilitación, llegando incluso a que la venta es la opción con mayor cuota.

Actuaciones en Viviendas VPO según finalidad

Territorio		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Vélez-Málaga	<b>Total</b>	237	143	43	63	108	310	209
	Alquiler	62	68	2	0	0	0	74
	Venta	67	3	1	1	0	0	93
	Rehabilitación	108	72	40	62	108	310	42
Axarquía	<b>Total</b>	752	501	123	293	220	325	445
	Alquiler	212	252	12	1	0	11	160
	Venta	68	9	2	1	0	0	139
	Rehabilitación	472	240	109	291	220	314	146
Provincia	<b>Total</b>	6872	4595	2047	2644	1828	2884	5713
	Alquiler	3706	3422	494	15	56	912	3228
	Venta	775	173	883	1	168	179	706
	Rehabilitación	2391	1000	670	2628	1604	1793	1779

Fuente: Consejería de Fomento y Vivienda

Respecto a las transacciones inmobiliarias, se han contabilizado 1.373 en 2017, acercándose por tanto al registro del inicio del periodo (2010), el cual sufrió un destacado descenso hasta 2013, año a partir del cual se registran variaciones interanuales positivas, tendencia también observada tanto a nivel comarcal como provincial.

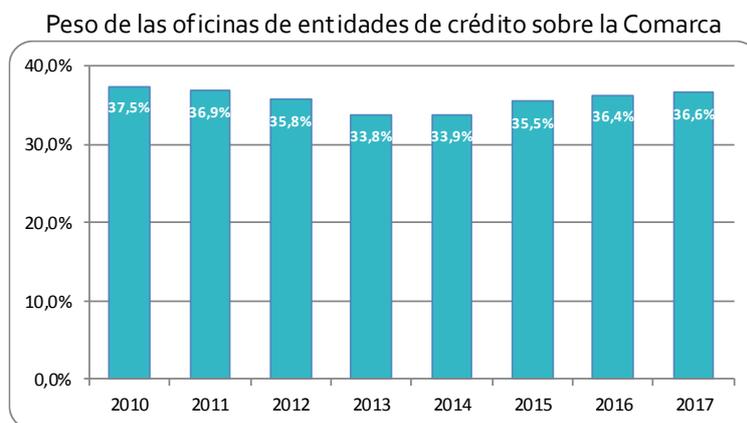
### Transacciones inmobiliarias

Año	Vélez-Málaga		Axarquía		Provincia	
	Número	T. Var. Anual (%)	Número	T. Var. Anual (%)	Número	T. Var. Anual (%)
2010	1.492		3.773		22.568	
2011	1.095	-26,6	2.883	-23,6	17.542	-22,3
2012	884	-19,3	2.700	-6,3	19.340	10,2
2013	792	-10,4	2.423	-10,2	18.635	-3,6
2014	910	14,9	2.840	17,2	23.877	28,1
2015	1.075	18,1	3.293	16,0	25.798	8,0
2016	1.271	18,2	3.531	7,2	27.596	7,0
2017	1.373	8,0	4.160	17,8	31.787	15,2

Fuente: IECA

### Sistema financiero

El número de oficinas de entidades de crédito en Vélez-Málaga para el año 2017 es de 37. Comparado con el inicio del periodo de análisis (2010), este número ha sufrido un importante descenso (-41,3%), y el peso sobre el total que hay en la provincia también ha disminuido (en 2010 representaba un 4,89% del total provincial y en 2017 el 4,62%). Esta misma tendencia se observa respecto al total comarcal, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, si bien en los últimos años del análisis se está corrigiendo al alza dicha cuota relativa.



Fuente: IECA

### Turismo

En lo que al número de establecimientos turísticos se refiere, señalar que en Vélez-Málaga hay en 2017 un total de 27 establecimientos hoteleros, que representan el 19,85% del total comarcal.

Establecimientos y plazas hoteleras

Territorio		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Vélez-Málaga	<b>Total</b>	26	26	26	26	27	27
	Hotel	13	13	13	13	13	13
	Hostal	4	4	4	4	5	5
	Pensión	9	9	9	9	9	9
Territorio		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Vélez-Málaga	<b>Total</b>	1267	1267	1267	1267	1359	1364
	Hotel	934	934	934	934	995	997
	Hostal	123	123	123	123	137	140
	Pensión	210	210	210	210	227	227

Fuente: IECA

Así, la comarca de la Axarquía cuenta con 136 establecimientos y más de 7.500 plazas, lo cual pone de manifiesto que es una actividad importante sobre todo en el caso de los municipios de la Costa del Sol Oriental.

Por otro lado, hay que destacar que el impacto que supone en puestos de trabajo es alto, ya que presenta un registro de 2.160 personas empleadas en el sector turístico en el municipio en 2017. La comarca da empleo turístico a más de 6.500 personas, de lo que se deduce que Vélez-Málaga también presenta un peso relativo destacado respecto al empleo turístico comarcal.

Empleos en el sector turístico

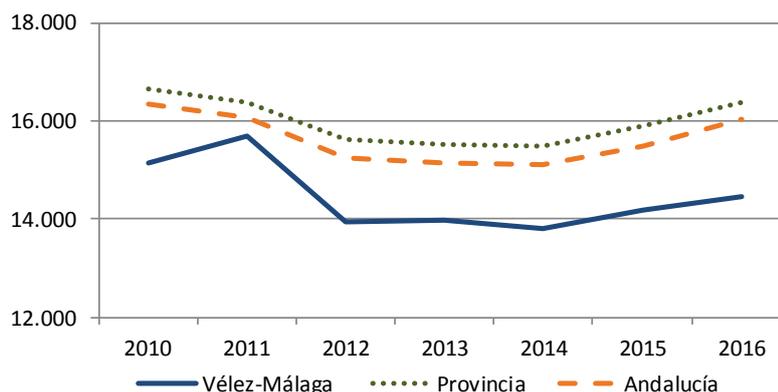
Año	Vélez-Málaga		Axarquía		Provincia	
	Número	T. Var. Anual (%)	Número	T. Var. Anual (%)	Número	T. Var. Anual (%)
2012	1.624		4.931		68.782	
2013	1.668	2,7	5.011	1,6	67.403	-2,0
2014	1.719	3,1	5.321	6,2	68.891	2,2
2015	1.842	7,1	5.492	3,2	70.312	2,1
2016	2.021	9,7	6.090	10,9	74.495	5,9
2017	2.160	6,9	6.501	6,8	81.230	9,0

Fuente: Sistema de Información GeoEstadística de Andalucía. Directorio de Empresas y Establecimientos, IECA

Hacienda

Como variable a destacar, comentaremos la Renta Media Declarada, que en el municipio asciende en el año 2016, último dato disponible, a 14.454 €. Si comparamos este dato con la provincia de Málaga y Andalucía, podemos observar que se encuentra por debajo de los valores registrados para estos territorios, 16.376 € y 16.028 €, respectivamente.

Renta Media Declarada



Fuente: Sistema de Información GeoEstadística de Andalucía. IECA y AEAT

2.2.7. Viviendas.

Evolución de la vivienda según Censo

El total de viviendas existentes en Vélez-Málaga, según los datos recogidos del Censo de Población y Viviendas de 2011 (INE), es de 47.231, lo que supone el 34,3% de las viviendas censadas en la comarca de la Axarquía. De este total, la mayor parte corresponden al tipo de viviendas principales con un 60,6%, mientras que el 39,4% restante corresponde a las no principales. Si comparamos estos datos con el resto de los ámbitos objeto de estudio, vemos que el escenario es similar, ya que las viviendas principales presentan un porcentaje cercano: 57,7% en el caso de la comarca de la Axarquía, y 67,6% en el total provincial.

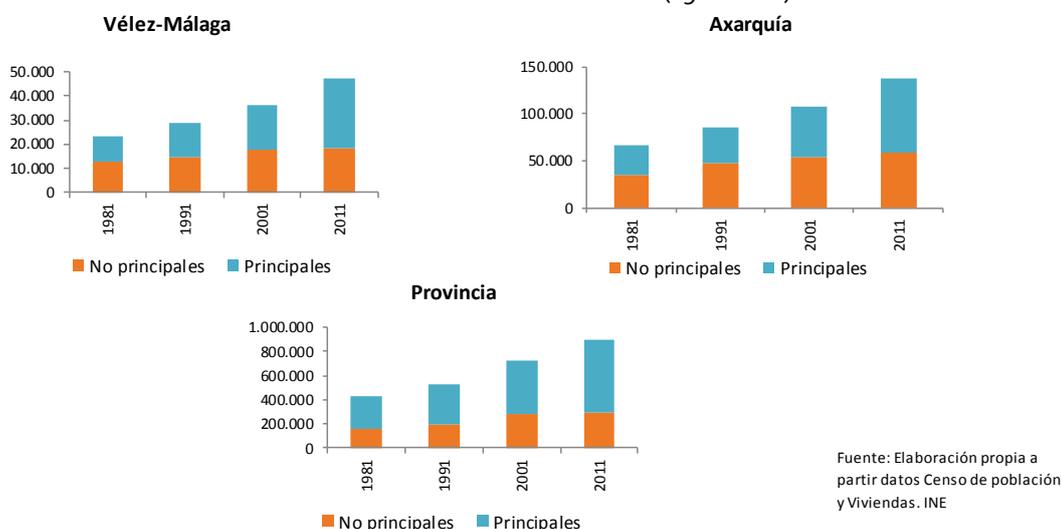
Evolución de las viviendas totales

Año	Vélez-Málaga		Axarquía		Provincia	
	Viviendas	T. Var. Anual (%)	Viviendas	T. Var. Anual (%)	Viviendas	T. Var. Anual (%)
1981	23.343		66.851		423.066	
1991	28.714	23,0	86.437	29,3	529.173	25,1
2001	36.235	26,2	108.136	25,1	718.937	35,9
2011	47.231	30,3	137.888	27,5	897.397	24,8

Fuente: Elaboración propia a partir datos Censo Población y Viviendas, INE

Estableciendo una comparativa con el Censo de 2001, se comprueba que en todos los espacios, han crecido el número de viviendas principales, destacando el propio municipio de Vélez-Málaga.

Evolución de las Viviendas Familiares (1981-2011)



Fuente: Elaboración propia a partir datos Censo de población y Viviendas. INE

Fuente: Elaboración propia a partir datos Censo Población y Viviendas, INE

En lo que al equipamiento del hogar se refiere, se puede afirmar que el 27,3% de las viviendas principales en Vélez-Málaga dispone de calefacción y el 51,1% disponen de acceso a Internet.

2.2.8. Equipamientos

Este apartado trata de ofrecer un análisis de los equipamientos públicos de los que dispone el municipio de Vélez-Málaga, basándose en los datos del Sistema de Información Multiterritorial (IECA).

Recursos educativos

Según los datos proporcionados por las fuentes estadísticas, el municipio de Vélez-Málaga, cuenta con 95 Centros Educativos de los 292 que hay en la comarca en 2016. Este número supone el 32,5% del total comarcal. De ellos, cuatro de cada 10 son Centros de Educación Infantil.

Recursos educativos por tipología – Vélez-Málaga (2016)

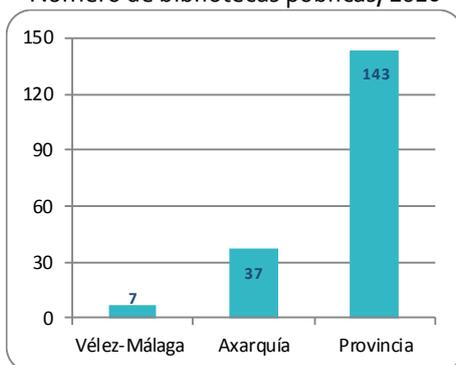
	Vélez-Málaga		Axarquía		Provincia	
	Nº Centros	Distribución Porcentual	Nº Centros	Distribución Porcentual	Nº Centros	Distribución Porcentual
Infantil	39	41,1%	131	44,9%	838	38,8%
Primaria / Ed. Especial	26	27,4%	83	28,4%	598	27,7%
ESO / PCPI	10	10,5%	36	12,3%	290	13,4%
Bachillerato	5	5,3%	12	4,1%	147	6,8%
C.F. Grado Medio	5	5,3%	10	3,4%	85	3,9%
C.F. Grado Superior	3	3,2%	4	1,4%	74	3,4%
Secundaria Adultos	1	1,1%	2	0,7%	24	1,1%
Régimen Especial	2	2,1%	4	1,4%	25	1,2%
FP Básica	4	4,2%	10	3,4%	78	3,6%

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía. IECA

**Bibliotecas**

En Vélez-Málaga hay 7 bibliotecas públicas, de las 37 que se registran en la comarca de la Axarquía.

Número de bibliotecas públicas, 2016

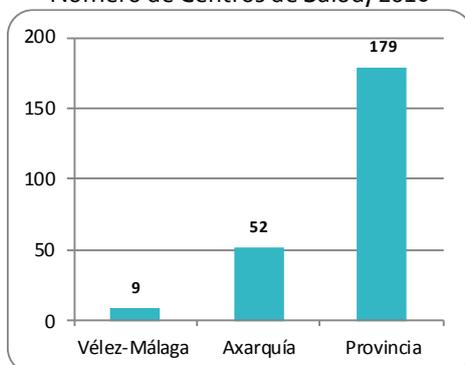


Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía. IECA

**Centros de Salud**

De los datos estadísticos que ofrece la Consejería de Igualdad, Salud y Políticas Sociales, se ha extraído el dato de que Vélez-Málaga cuenta con nueve Centros de Salud, cifra que no ha sufrido variación en todos los años del análisis.

Número de Centros de Salud, 2016



Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía. IECA

**Centros de Atención Especializada**

En 2016, Vélez-Málaga cuenta con dos Centros de Atención Especializada, concretamente, un Hospital Público y un Hospital privado, que sirven para dar cobertura tanto a la población local como a la propia de la Comarca de la Axarquía.

## 2.3 LA VIVIENDA CON RELACIÓN AL DESARROLLO URBANO

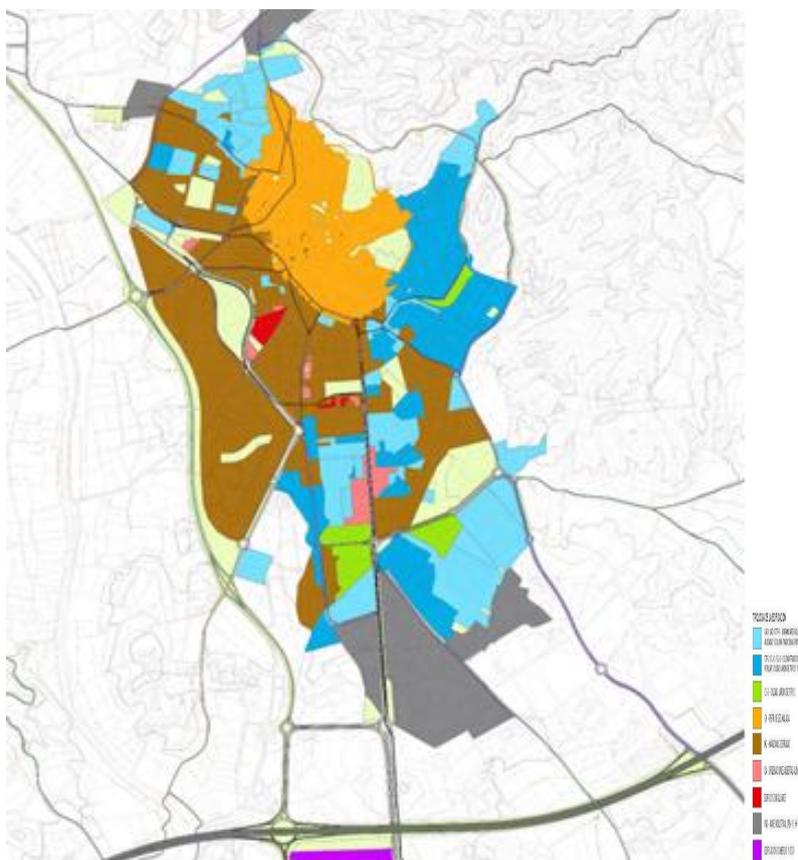
### 2.3.1 La oferta de uso residencial: localización y tipologías arquitectónicas

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 las 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 o 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 compacidad del espacio urbano  
*Fuente: elaboración propia*

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  
*Fuente: elaboración propia*

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, extremo éste que va en contra de la sostenibilidad medioambiental de los núcleos urbanos.



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 Benajárfes, y especialmente con una simplificación de la oferta tipológica basado sólo en los tipos de vivienda unifamiliar aislada y/o adosada.

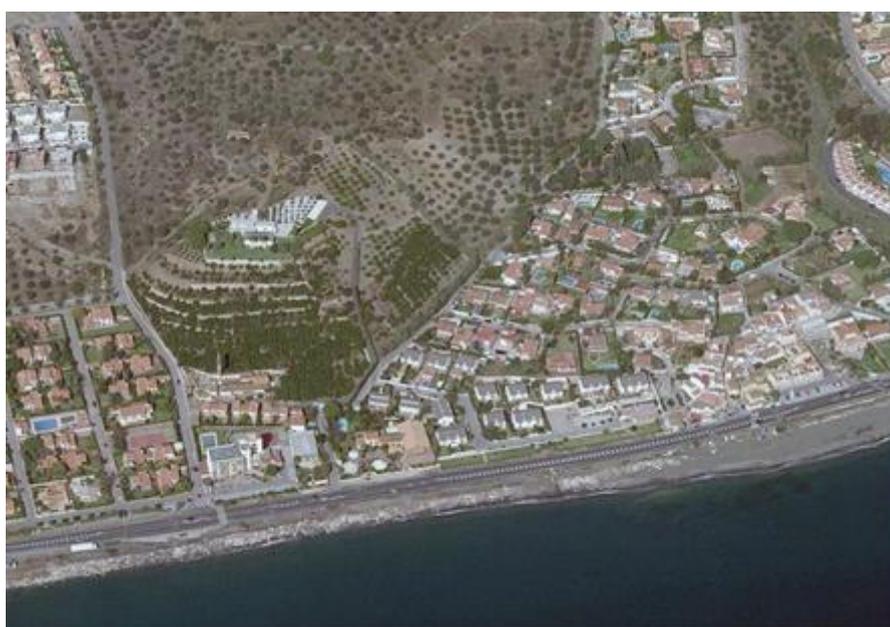


Imagen de la extensión urbana en Chilches Costa: monocultivo de la tipología arquitectónica (vivienda. unifamiliar) y la baja densidad

### 2.3.2 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 la 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 las de viviendas protegidas, 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 existente 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 (m2c)	Precio m2/const. (€ / m2c)
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 (m2c)	Precio m2/const. (€ / m2c)
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 m <sup>2</sup> útil	Coeficiente 1,60+ 15%
Municipio de ámbito territorial primero	1.212,80 € por m <sup>2</sup> útil	Coeficiente 1,60
Municipio de ámbito territorial primero	1.212,80 € por m <sup>2</sup> útil	Coeficiente 1,60
RÉGIMEN ESPECIAL y VIVIENDA JOVEN		
Municipio de precio máximo grupo-C	1.263,97 € por m <sup>2</sup> útil	Coeficiente 1,45 + 15%
Municipio de ámbito territorial primero	1.137,00 € por m <sup>2</sup> útil	Coeficiente 1,50
Municipio de ámbito territorial primero	1.137,00 € por m <sup>2</sup> 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:

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

(\*) coeficiente m<sup>2</sup>c / m<sup>2</sup> útil

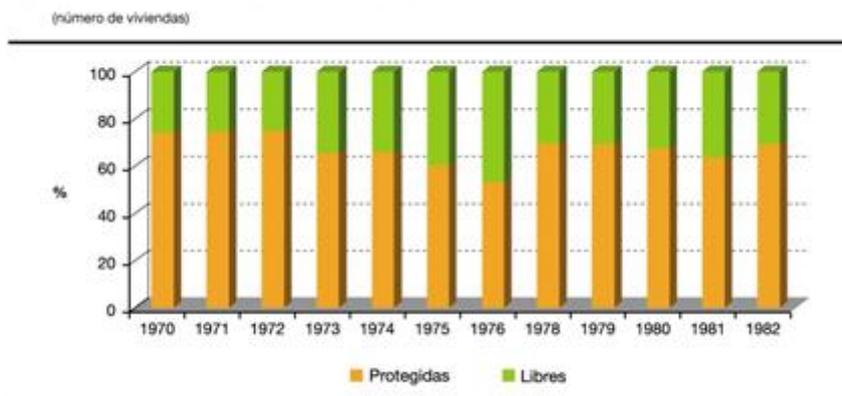
Esto supone que los valores de venta actuales de la Vivienda Protegida, de iniciativa privada en régimen general, estaría en un valor máximo de 1.394,72 €/m<sup>2</sup> útil x 0,80 = 1.115,78 €/m<sup>2</sup>c, ligeramente inferior al precio actual de algunas viviendas, tipo piso o apartamento, en el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

### 2.3.3 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**

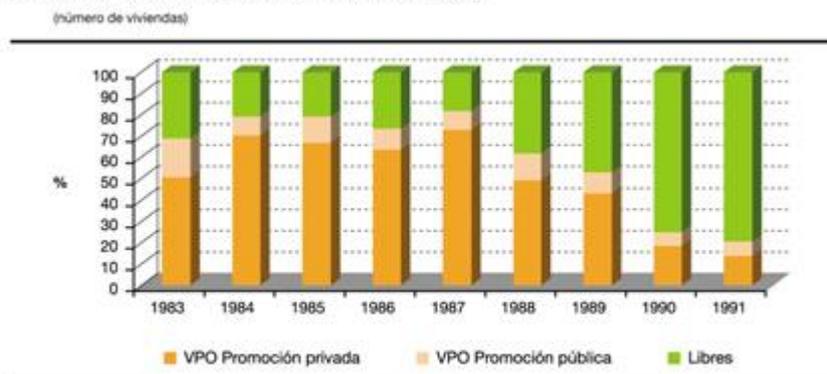


FUENTES: Años 1970-1973: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo: "Evolución cuantitativa del subsector vivienda en España en el año 1945-1985"  
 Años 1974-1982: INE, Anuarios estadísticos de España, 1975-1983. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo: "Evolución cuantitativa del subsector vivienda en España en el año 1945-1985"

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 las 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: INE, Anuarios estadísticos de España, 1984-1992  
 Años 1983-1985: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo: "Evolución cuantitativa del subsector vivienda en España en el año 1945-1985"  
 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

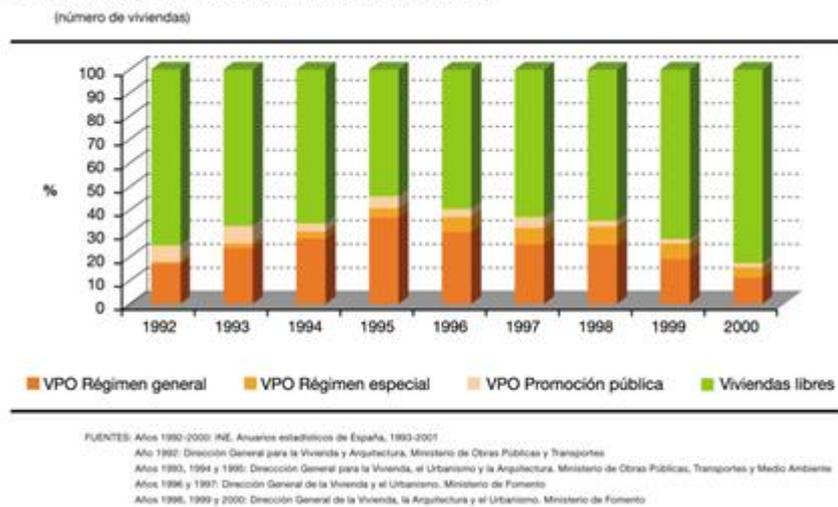
Cuadro estadístico 1983-1991 de "La Vivienda en Andalucía" IEA (2007)

En el cuadro anterior se puede comprobar que la vivienda protegida de promoción pública, desarrollada por las Administraciones Públicas, había venido manteniendo una 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>s útiles, lo que suponía una alternativa a la reducción progresiva de la VPO de promoción pública, cuya 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**



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 Fera 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 en los sectores con uso global residencial, 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 2000-2018**

Si atendemos a la estadística del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, con referencia a los años 2.000-2.018, el número de viviendas visadas de protección oficial o protegida, supuso sólo el 8,85 % del total que se construyeron en el municipio de Vélez Málaga.

VIVIENDAS VISADAS POR EL COA DE MÁLAGA (2.000-2.018)

AÑO	VPO		LIBRE		TOTAL
	UNIFAMILIAR	PLURIFAMILIAR	UNIFAMILIAR	PLURIFAMILIAR	
2.000	11 (0,74%)	157 (10,56%)	600 (40,38%)	718 (48,32%)	1.486
2.001	0	207 (11,86%)	422 (24,18%)	1116 (63,96%)	1.745
2.002	0	198 (13,98%)	526 (37,15%)	692 (48,87%)	1.416
2.003	0	167 (9,79%)	620 (36,36%)	918 (53,84%)	1.705
2.004	0	0	629 (38,97%)	985 (61,03%)	1.614
2.005	0	0	911(37,58%)	1513 (62,42%)	<b>2.424</b>
2.006	42 (1,15%)	196 (5,37%)	477(13,07%)	2936 (80,42%)	<b>3.651</b>
2.007	61(3%)	184 (9,1%)	365 (18%)	1417(69,9%)	<b>2.027</b>
2.008	21(2,19%)	0	426(44,47%)	511(53,34%)	958
2.009	0	46 (18,25%)	55 (21,83%)	151 (59,92%)	252
2.010	0	143(65%)	53(24,09%)	24(10,91%)	220
2.011	0	0	25(56,82%)	19(43,18%)	<b>44</b>
2.012	0	0	11(78,57%)	3(21,43%)	<b>14</b>
2013	0	0	67(83,75%)	13(16,25%)	<b>80</b>
2014	0	0	24(68,57%)	11(31,43%)	<b>35</b>
2015	0	0	16(21,92%)	57(78,08%)	<b>73</b>
2016	0	0	42(46,15%)	49(53,85%)	<b>91</b>
2017	0	0	44(26,19%)	124(73,81%)	<b>168</b>
2018	0	66(18,86%)	37(10,57%)	247(70,57%)	<b>350</b>
	135(0,73%)	1493(8,12%)	5250(28,56%)	11504(62,58%)	18.382

Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga y elaboración propia.

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 EMVIPSA, con un total de 266 VPO.

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

Durante el año 2009 se redactó y tramitó la adaptación parcial a la LOUA 7/2002 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 o sectores con uso global residencial, no desarrolladas, que:

- .-No correspondían a sectores de suelo urbanizable sectorizado (SUS) cuya ordenación pormenorizada había sido aprobada inicialmente antes del 20/01/2.007.
- .-O bien, tampoco correspondían a las áreas con ordenación pormenorizada del suelo urbano no consolidado (SUNC), 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
	Benajarafé	SUS.B-3; SUS.B-7; SUS.B-8
	Chilches	SUS.CH-1
INTERIOR	Tropiche	SUS.TRA-3.S1
	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 2010 y 2018 únicamente se visaron 209 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 Aprobación Inicial, 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 del nuevo PGOU conduce necesariamente a prever la reserva legal para vivienda protegida (VP) en los ámbitos urbanos correspondientes a los suelos vacantes del SUNC, 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 (PPO) se encuentran aún en tramitación, y en su caso, están pendientes del informe favorable de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

#### 2.3.4 Promoción pública de Vivienda Protegida

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 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 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 u 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"**

<b>CONCEPTO</b>	
<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	Las 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 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
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

**La Vivienda Protegida.**

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.

El municipio de Vélez Málaga no cuenta con un Plan Municipal de Vivienda y Suelo aprobado al momento de la redacción de la presente memoria informativa, no obstante si es de interés destacar un **Estudio sobre Vivienda Protegida y Suelo 2014-2023**, elaborado por la Empresa Municipal de Servicios, Viviendas, Infraestructura y Promoción de Vélez-Málaga, S. A. EMVIPSA, elaborado en marzo de 2015. Esta entidad, constituida en 2.002, 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).

### Estudios sobre la vivienda protegida (EMVIPSA)

A continuación se detallan los aspectos más significativos de dicho estudio, basados en los datos del RPM\_DVP en el que se recogen aspectos como:

- Análisis socio-demográficos y previsión del número de hogares.
- Perfil del demandante de vivienda protegida.
- Reservas de viviendas existentes.
- Colectivos en situación de riesgos o exclusión social.

Así mismo dicho estudio detalla la oferta de vivienda protegida actual y disponibilidad de suelos para la promoción de la misma.

#### .-Evaluación del crecimiento de población:

Se ha considerado que el crecimiento poblacional, cuya tendencia de los últimos años es de crecimiento, seguirá aumentando por el saldo positivo de nacimientos, por el envejecimiento de la población y por el aumento de las migraciones en el municipio, considerándose razonable situar el índice de crecimiento poblacional para la década 2014-2023 en la ciudad de Vélez-Málaga en un 1,6 por 100 anual, **incrementándose la población en 13.231 habitantes respecto del último censo aprobado en 2013.**

#### Población de Vélez-Málaga.

Años	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Habitantes	72.842	74.190	75.623	77.004	78.467	76.911

Años	2014	2015	2016	2017	2018
Habitantes	77.808	78.166	78.890	79.878	80.817

Fuente INE

De ahí se determina el número de hogares como otra variable que condiciona la demanda de vivienda. Se ha considerado que al final del periodo, esto es, en 2023, el tamaño medio de los hogares en Vélez-Málaga será de 2,4 miembros. El tamaño del hogar irá decreciendo progresivamente desde los 2,8 miembros actuales hasta los 2,4. Partiendo de ese tamaño medio de los hogares para 2014 establecida en 2,8 miembros y con una proyección decreciente de ese coeficiente hasta llegar a los 2,4 miembros componentes del hogar en 2023, resulta que la demanda de nuevos hogares en Vélez-Málaga al final del período alcanzaría la cifra de 9.764 viviendas.

#### Previsión de nuevos hogares.

Anualidad	Habitantes	Hogares	Variación
2014	77.808	27.635	
2018	82.909	29.610	1.975
2023	89.757	37.399	7.788
Previsión Nuevos hogares			9.764

Fuente: Elaboración propia EMVIPSA.

Del total de viviendas necesarias para el período, se puede estimar que el 8,85 % del total de las viviendas que se prevén necesarias, o lo que es lo mismo unas 864 corresponderían a la necesidad de viviendas protegidas, basándonos en las estadísticas que ofrece el Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga respecto del número de viviendas visadas en la serie comprendida entre los años 2000 a 2018. Los datos ofrecidos son los que se recogen en la siguiente tabla.

Histórico de Viviendas libres y protegidas.

Vivienda/ejercicio	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Libre	1.318	1.538	1.218	1.538	1.614	2.424	3.413	1.782	937	206
Protegida	168	207	198	167	0	0	238	245	21	46

Vivienda/ejercicio	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Libre	77	44	14	80	35	73	91	168	284
Protegida	143	0	0	0	0	0	0	0	66

Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga.

**Registro Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida (RPM\_DVP)**

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. El análisis de los datos contenidos en el RPM\_DVP nos muestra que las solicitudes de demandas de vivienda protegida recibidas en los últimos tres años en EMVIPSA ascienden a 148, habiendo sido registradas a julio de 2017 un total de 148. En régimen de propiedad son 43, en régimen de alquiler 44 y en régimen de alquiler con opción a compra de 61.

Teniendo en cuenta la escasez de datos que aporta el Registro de Demandantes atendiendo a la poca antigüedad del mismo, es difícil hacer una proyección de la tendencia de crecimiento en los próximos diez años. No obstante, se puede estimar que con un número de demandantes de 418 en noviembre de 2014 y de 148 en 2017, con la tendencia de cancelaciones de inscritos a petición propia y como consecuencia de la adjudicación de viviendas según el procedimiento establecido, nos arrojaría un saldo final de Demandantes inscritos pendientes de obtener viviendas protegidas estaría en torno a los 50, cifra que estará evidentemente relacionada con la alteración que pueda sufrir la situación económica general.

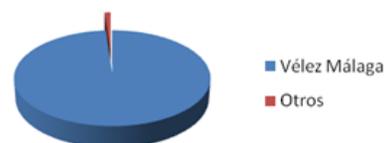
A la vista de los datos contenidos en el mencionado Registro puede determinarse el perfil del demandante de vivienda protegida en Vélez-Málaga. Los datos que se muestran a continuación corresponden con los demandantes de 2014, por ser un número más significativo y posibilitar una distribución con mayor número de datos.

**.-Perfil del demandante de vivienda protegida**

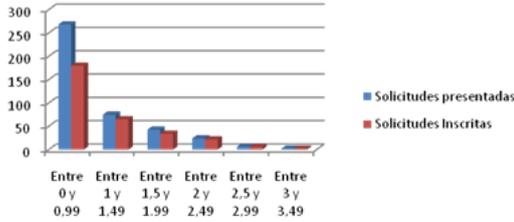
Se aportan datos significativos del perfil del demandante de vivienda protegida atendiendo a su edad, origen, nivel de renta, colectivos de especial protección:



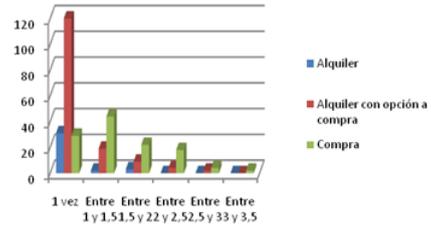
Distribución por edad de los demandantes.



Distribución por origen de los demandantes.



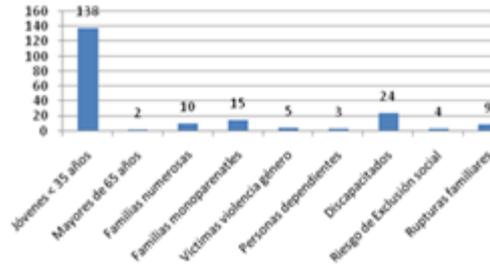
Distribución por nivel de renta de los demandantes.



Distribución por nivel de renta y régimen de preferencia



Distribución por nº de dormitorios.



Distribución por Colectivos de Especial Protección.

Con referencia al total de las solicitudes presentadas hasta abril de 2014, el número de personas del grupo de jóvenes – menor de 35 años - supone un 44,66 %.

La preferencia de los demandantes que optan por la compra o por el alquiler con opción a compra supone el 88% del total. En concreto, el 49,84 % de los solicitantes prefieren el alquiler con opción a compra, el 38,51 % optan por la compra y el 11,65 % 100 por el alquiler de la vivienda. De dichos datos se desprende que a pesar de la situación económica y de que la adquisición de una vivienda pueden suponer un serio obstáculo a la movilidad laboral, siguen prefiriendo la compra como medio de acceder a una vivienda y ello, incluso en los niveles más bajos de renta, en los que el 83 % de los que obtienen una vez el IPREM se muestran a favor de esta opción.

Otro aspecto a tener en cuenta en este documento para determinar el perfil del demandante de vivienda protegida y las necesidades de este tipo de vivienda, es el que hace referencia a la tipología de vivienda solicitada. Volviendo a la fuente que representa el Registro Municipal de Demandantes se comprueba que el 68,46 % de los solicitantes inscritos se inclina por viviendas con tres dormitorios, el 29,23 % opta por viviendas con dos dormitorios, el 1,9 % por viviendas de más dormitorios y sólo el 0,4 % por viviendas de un dormitorio.

**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)

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

De los datos aportados por EMVIPSA, durante el periodo decenal 2.003-2.012 en el municipio de Vélez Málaga se han promovido un total de 569 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.

Viviendas Protegidas finalizadas en Vélez-Málaga.

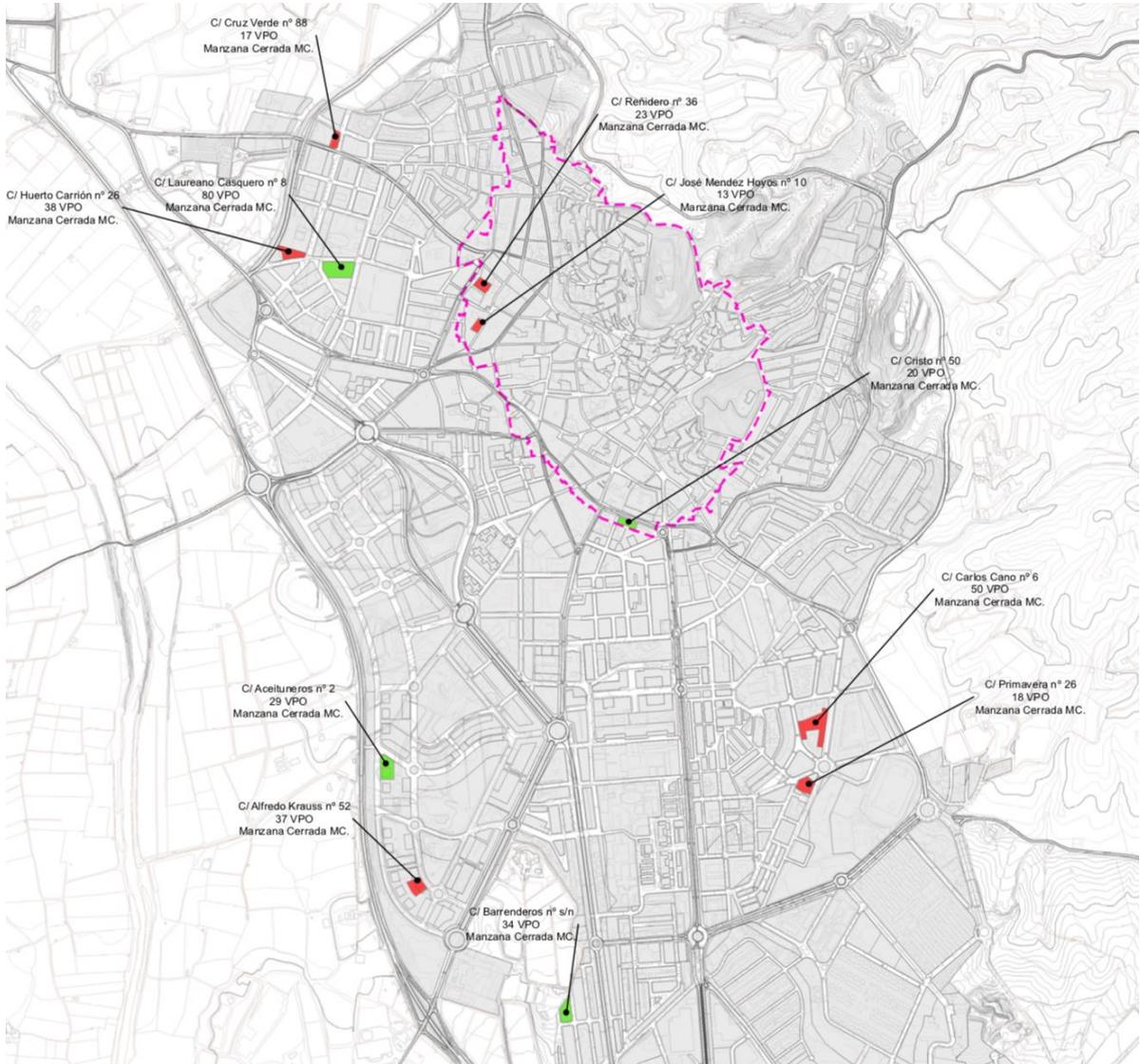
Denominación	Promotora	Situación	Clase suelo	Nº Vvdas	Programa
San Julián	EMVIPSA	C/ San Julián	Residencial	13	Rég. General
Polideportivo	EMVIPSA	C/ Polideportivo	Residencial	50	Rég. General
Reñidero	EMVIPSA	C/ Reñidero	Residencial	23	Rég. General
Zona Norte	P. Agapito Jiménez	Sector VM-2	Residencial	33	Rég. General
Urb. Real Bajo	VYMPICA	Sector UE VM-39	Residencial	101	Rég. General
Calle Loja	EMVIPSA	SUP VM 11	Residencial	18	Rég. General
Cruz Verde	EMVIPSA	Sector UR-3	Residencial	17	Rég. General
Inst Almenara	EMVIPSA	Sector VM-2	Residencial	38	Rég. General
Urb. Real Bajo	VYMPICA	Sector UE VM-39	Residencial	123	Rég. General
Azucarera	EMVIPSA	Sector UE-T-4	Residencial	49	Rég. General
Sector VM-8	EMVIPSA	Sector VM-8	Residencial	37	Rég. General
Cuesta Visillo	EMVIPSA	Sector SUP T-4	Residencial	21	Rég. General
SUP VM-7	VELMA MALAGA 2001	P. 4 SUP VM-7	Residencial	46	Rég. General
				<b>569</b>	

Del total de 569 viviendas de VP, han sido de promoción municipal por EMVIPSA un total de 389, lo que supone el 68,36 % del total de viviendas terminadas. 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.

Además, podemos reseñar las promociones que cuentan con Proyecto Básico redactado, pendientes de iniciar debido fundamentalmente a la falta de financiación al Promotor y a la falta de demandantes que puedan obtener préstamos hipotecarios por parte de las entidades financieras.

Viviendas Protegidas con Proyecto Básico redactado.

Denominación	Promotora	Situación	Clase suelo	Nº Vvdas	Programa
C/ Cristo	EMVIPSA	C/ Cristo	Residencial	20	Rég. General
SUP VM-8	EMVIPSA	SUP VM-8	Residencial	29	Rég. General
Urb. Real Bajo	EMVIPSA	Urb. Real Bajo	Residencial	34	Rég. General
C/ Laureano Casquero	EMVIPSA	C/ Laureano Casquero	Residencial	80	Rég. General
Cerro del Águila	EMVIPSA	Cerro del Águila	Residencial	32	Rég. General
Total Viviendas				<b>195</b>	



Localización de las promociones municipales de Vivienda Protegida. Núcleo de Vélez Málaga  
Periodo 2005-2014.





Localización de las promociones municipales de Vivienda Protegida. Núcleo de Torre del Mar. Caleta  
Periodo 2005-2014.

Por acuerdos del Pleno de la Corporación Municipal adoptados en sesiones de fechas 5 de julio de 2004 y 25 de septiembre de 2007 se cedieron a la Empresa Municipal una serie de parcelas ubicadas en distintas localidades del Municipio con la finalidad de promover en las mismas Viviendas acogidas a algún régimen de protección. La situación económica ha impedido que hasta el momento pueda iniciarse la tramitación de proyectos.

Las parcelas residenciales cedidas son las que a continuación se detallan en la tabla.

Denominación	Promotora	Situación	Clase suelo	Nº Vvdas	Programa
Loma Juanelo	EMVIPSA	Lagos	Residencial	45	Por concretar
SUP VM-8	EMVIPSA	SUP VM-8 P.2 E	Residencial	56	Por concretar
Baviera Golf	EMVIPSA	Caleta de Vélez	Residencial	21	Por concretar
Benajamar	EMVIPSA	Benajarafe	Residencial	88	Por concretar
Benajamar	EMVIPSA	Benajarafe	Residencial	79	Por concretar
Benajamar	EMVIPSA	Benajarafe	Residencial	48	Por concretar
Las Canteras	EMVIPSA	Almayate	Residencial	16	Por concretar
Las Canteras	EMVIPSA	Almayate	Residencial	104	Por concretar
Las Canteras	EMVIPSA	Almayate	Residencial	39	Por concretar
Parcela R-13 Sur	EMVIPSA	Almayate	Residencial	39	Por concretar
<b>Total</b>				<b>535</b>	

Debe indicarse, por último, que el nuevo PGOU atiende en su modelo urbanístico la demanda de vivienda protegida, de acuerdo con lo previsto en la LOUA 2/2012, 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.

## 2.4. EL ESPACIO INDUSTRIAL Y LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS

### 2.4.1 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.

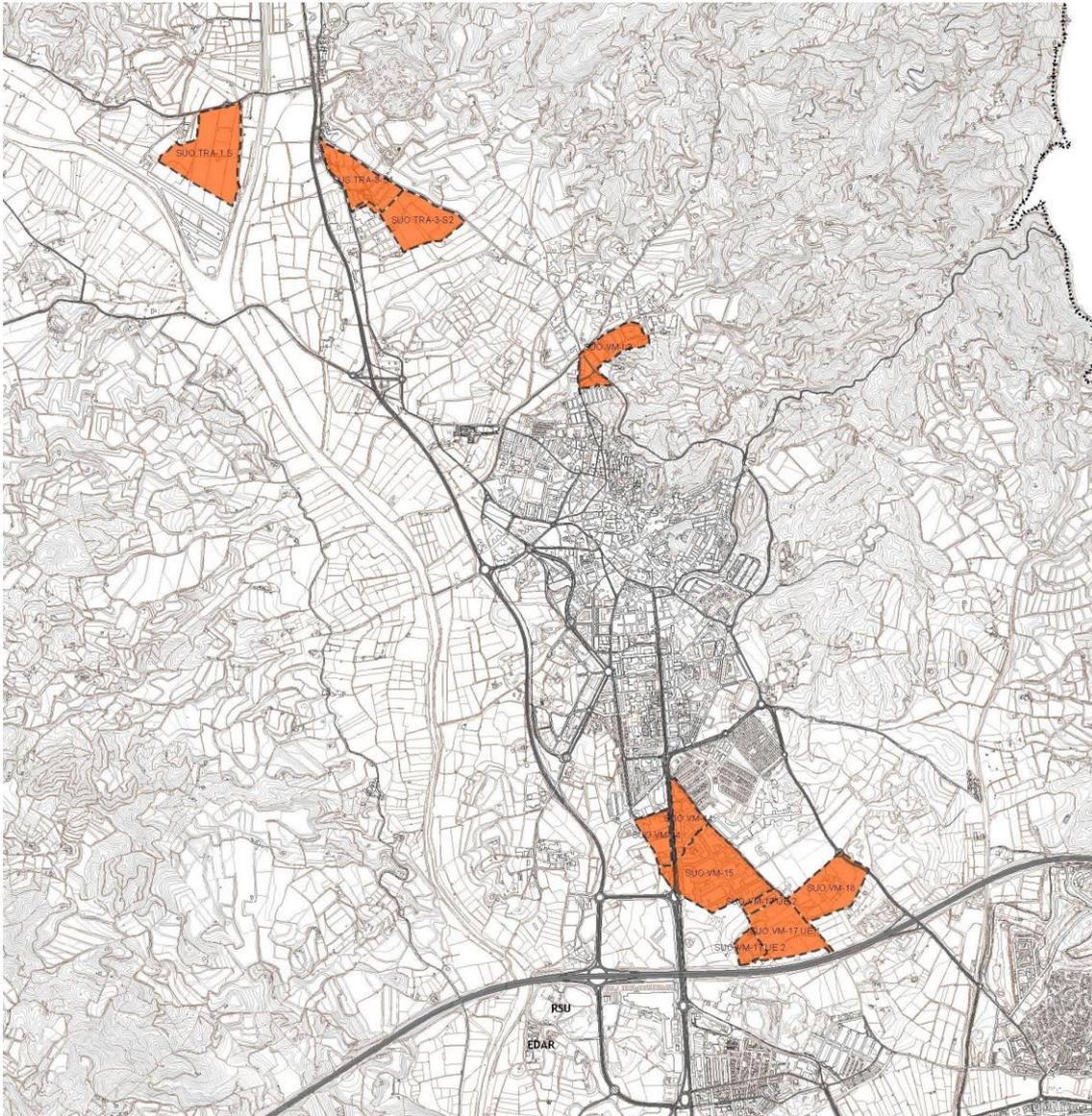
Este municipio dispone de suelos productivos industriales fundamentalmente dispuestos al sur del núcleo de Vélez-Málaga, como una disposición periférica heredada de la configuración primitiva de estos usos, pero también se disponen los nuevos tejidos industriales de gran entidad al norte del mismo (junto al núcleo del Trapiche); véase el Parque Tecnoalimentario 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 lo anterior, se concentran en:

ENTIDAD TERRITORIAL	SECTOR	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )
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 Tecnoalimentario"	178.709
	SUO.TRA-3-S2 "Sat Trops"	122.738
	SUS.TRA-3-S1 "Xarqui"	97.777
LITORAL ESTE	-	-
<b>TOTAL</b>		<b>1.247.939</b>



Localización de sectores con uso global industrial-Ciudad Compacta  
Fuente: elaboración propia



Localización de sectores con uso global industrial-Litoral Oeste-Interior.  
Fuente: elaboración propia

LEYENDA	
	SUELOS INDUSTRIALES
<b>CUADRO DE SUPERFICIES ÁMBITOS</b>	
SUO.TRA-3.S2	Sup = 121.074 M2
SUS.TRA-3.S1	Sup = 97.350 M2
SUO.TRA-1.S	Sup = 187.497 M2
SUO.VM-15	Sup = 210.174 M2
SUO.VM-14	Sup = 108.666 M2
SUO.VM-17.UE.1	Sup = 121.535 M2
SUO.VM-17.UE.2	Sup = 45.372 M2
SUO.VM-18	Sup = 121.602 M2
SUO.VM-1.3	Sup = 85.646 M2
SUS.A-5	Sup = 103.091 M2
SUO.P-1	Sup = 46.195 M2
<b>TOTAL</b>	<b>= Sup = 1.248.203 M2</b>

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).

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 – 12.439.474 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 9,64% del total (1.199.920 m<sup>2</sup>).**

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.



Parque Tecnolimentario

Por otro lado se constata que la transformación de los usos que ha sufrido la ciudad compacta, en concreto en el núcleo de Vélez-Málaga, ha ido relegando ciertas zonas interiores con usos industriales que conviven con la aparición de usos residenciales, siendo necesario establecer para las mismas estrategias de renovación urbana y/o defensa y diferenciación de usos claras, propiciando una convivencia correcta.

Además, 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.** El propio PGOU incorpora dicho Centro Logístico como un Suelo Urbanizable Sectorizado.



Centro Logístico y de Transportes

Por último, hay que hacer 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.



Sector de Tejares al norte del núcleo de Vélez Málaga.

El ámbito de Tejares ya se reconocía, como lugar donde se encontraban implantadas las industrias tejeras del municipio, en el PGOU/96, sometiénolas 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. Con ello el PGOU finalmente ha optado por reconocer un lugar profundamente transformado industrialmente con grandes industrias consumidoras de suelo pero con escasas ocupaciones, para determinar sobre el ámbito un sector de suelo urbanizable sectorizado industrial para grandes industrias del sector de la construcción.

#### 2.4.2 Tipologías de las edificaciones

El P.G.O.U./96 regulaba 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 definía cuatro sub-zonas en las que se dividía el espacio industrial, y ello con referencia a su mayor o menor compatibilidad de 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" o "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 presentaba estas características:

#### **Parcela mínima:**

Varía entre 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, o bien separarse del mismo debiendo cuidarse el espacio de transición entre la calle y la edificación.

**Calidad de los espacios industriales**

Con objeto de avanzar en definir la calidad de la urbanización y espacio público de los polígonos industriales, para proponer mejoras medioambientales en ellos, no sólo en las zonas interiores del núcleo, se opta por definir desde el planeamiento espacios libres a modo de sistemas generales que propician la "frontera" entre usos residenciales y usos industriales implantados. Dichos espacios de transición deben considerarse como corredores que actúan de sistemas ambientales, donde será necesario implantar actuaciones y tratamientos arbóreos y de esquemas de sección viarios que efectivamente consigan los objetivos perseguidos.

**La adecuación de la normativa de Uso industrial**

El nuevo PGOU 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.

**2.4.3 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 de estas empresas se ha venido realizando en diferentes localizaciones del Suelo No Urbanizable, lo cual ha tenido por consecuencia la localización de plataformas de camiones que producen 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 dió 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 semienlace Vélez-Caleta de la Autovía A7, considerándolo este PGOU como un suelo urbanizable sectorizado para este destino.

Una oportunidad que sería interesante estudiar sería la posible reconversión del **aeródromo existente**, junto al PTA, para incidir en la posible reconversión de esta infraestructura, en un aeropuerto que pudiera considerarse para el transporte de mercancías por vía aérea. Todo ello, en continuidad con la actual pista y arbitrando las necesarias adaptaciones que de ello se derivaran pudiendo contar con el beneplácito de la administración hidráulica respecto a la inundabilidad de los terrenos.

## 2.5. EL ESPACIO COMERCIAL

### 2.5.1. 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.

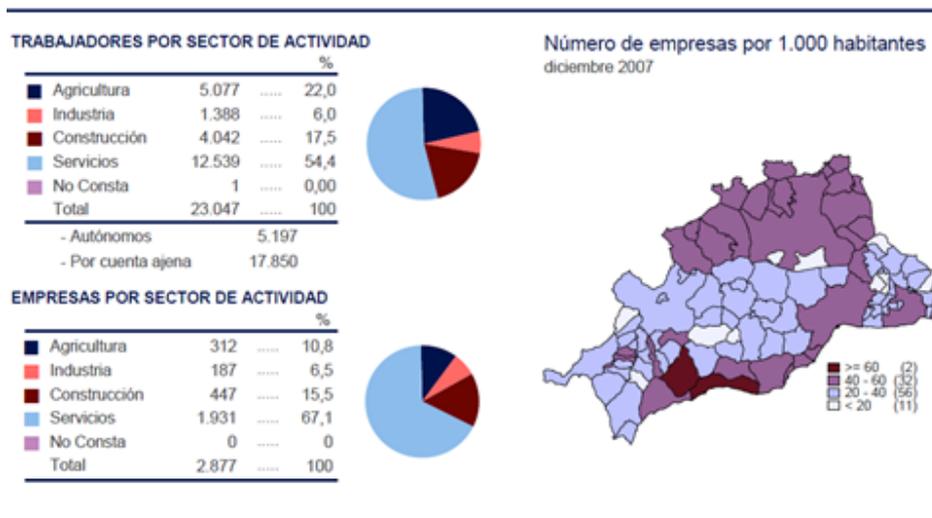
En el término municipal de Vélez-Málaga se identifica la especialización en los servicios dado su marcada incidencia en relación con el resto de sectores productivos, lo cual reconfirma el marcado perfil turístico del municipio, sin menoscabo de las actividades relacionadas con la agricultura y la pesca (representada en el sector del transporte).

#### ESTABLECIMIENTOS POR SECTOR DE ACTIVIDAD

SECTOR	VÉLEZ-MÁLAGA	%	PROVINCIA. MÁLAGA	%	ANDALUCÍA	%
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>



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

FUENTE : INE 2.012

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.

La actividad comercial del municipio se produce de forma tradicional en los núcleos urbanos de Torre del Mar y Vélez-Málaga tanto a través de sus mercados de abastos pero fundamentalmente en sus calles, como de las zonas comerciales abiertas que se pueden reconocer. Calles cuyo tránsito se vea favorecido tanto porque pertenezca a un itinerario normalmente usado para ir a determinados polos de dotaciones (equipamientos administrativos, sanitarios etc...), o bien, porque pertenezca a la red de establecimientos de barrios cuya densidad de población lo hacen posible.

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:



Fuente Asociación de Comerciantes de Vélez Málaga (ACEV)

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.

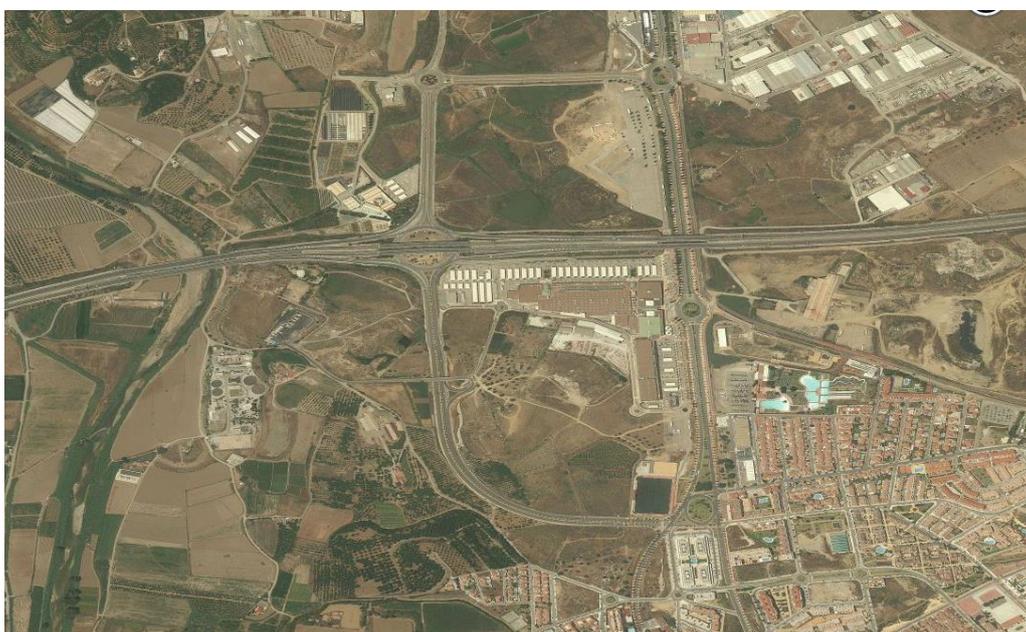


### 2.5.3. Los espacios comerciales de “gran superficie”.

También en el término municipal de Vélez Málaga nos encontramos con un comercio que se desarrolla en un centro de “gran superficie”, 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.

Se encuentra, muy bien comunicado con el eje este-oeste de las circulaciones contempladas en la autovía A7, así como de las circulaciones norte-sur a través de la carretera del Arco y la propia Avda. Juan Carlos I que une Torre del Mar con Vélez-Málaga.

Dicha ubicación le proporciona una gran afluencia de consumidores del término municipal y de la comarca axárquica, siendo menores las afluencias desde la capital de Málaga, dado que en mayor cercanía metropolitana se encuentra el Centro Comercial de El Rincón de la Victoria.



Localización del Centro Comercial el Ingenio y su relación con las Infraestructura viaria.

Para diversificar la oferta comercial de gran superficie, siendo el PGOU consciente de dicha necesidad, se ha incorporado al planeamiento el sector denominado La Isla,, también situado en la zona central de la “ciudad compacta”, junto al Centro Comercial El Ingenio. El uso dispuesto para este sector denominado SUS-CC.T-1 es el terciario, configurando por sí un único área de reparto como ciudad productiva metropolitana.

Ha venido a sustituir la zona denominada por el Plan de Ordenación del Territorio de la Axarquía como Zona para actividad comercial y de ocio “Caleta de Vélez” , por concurrir en este territorio situaciones topográficas y de accesos que imposibilitan su desarrollo como tal zona, existiendo coherencia territorial en disponerlo por consiguiente en la superficie vacante junto al Ingenio, la cual cuenta con una posición más central en el territorio, además de accesos y usos implantados en proximidad equivalentes.

Todo ello, 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, y de este modo conformar un área comercial nueva de medianas que pudieran diversificar la oferta comercial en medianas (empresas superficie media como Mediamark, Leroy Merlin etc...), se entiende pues como una oportunidad dicha demanda para reconducir dicho comercio de medianas al ámbito de la gran manzana junto al CC El Ingenio, conformado una centralidad urbana que apoye el modelo de ciudad compacta, incorporando además usos para posibilitar el desarrollo de espacios de ocio, que aglutinen a la población axárquica.

## 2.6 LOS SERVICIOS TURÍSTICOS

El concepto de "servicio turístico" puede definirse atendiendo al investigador W.J. Stanton, que la expresa de la siguiente forma:

Constituye un Servicio Turístico: *"Todas aquellas actividades identificables e intangibles, que son el objeto principal de una operación que se concibe para proporcionar la satisfacción de necesidades de los consumidores."* (\*)

(\*) Stanton, W.J.. Fundamentos de Marketing - McGraw Hill, 9ª Edic., p. 533

La **Ley 13/2011**, de 23 de diciembre, del **Turismo de Andalucía**, BOJA (20/0172.012) determina en su artículo 2. c), como Servicio Turístico, lo siguiente:

**c) La actividad que tiene por objeto atender alguna necesidad, actual o futura, de las personas usuarias turísticas o de aquellas otras personas que lo demanden, relacionada con su situación de desplazamiento de su residencia habitual y que, asimismo, haya sido declarada por esta Ley o por sus reglamentos de desarrollo.**

### 2.6.1 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:

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.

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.

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 destinadas 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 como 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, “el alquiler no reglado de viviendas” para uso temporal o vacacional, tendencia que desde la Administración Autonómica ha sido recogida en el Decreto 28/2016, de 2 de febrero, de las viviendas con fines turísticos y de modificación del Decreto 194/2010, de 20 de abril, de establecimientos de apartamentos turísticos, que en su exposición de motivos ya reseña que: *«en los últimos años se vienen produciendo un aumento cada vez significativo del uso del alojamiento privado para el turismo, que podría estar dando cobertura a situaciones de intrusismo y competencia desleal, que van en contra de los destinos turísticos; de ahí que la reforma de la Ley propuesta los excluya específicamente para que queden regulados por la normativa sectorial específica o, en su defecto, se les aplique el régimen de los arrendamientos de temporada, que no sufren modificación».*

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 nuestro municipio. 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 encuentra en el medio natural o rural. Y quizás por ello, el Turismo Rural de Vélez-Málaga, con una oferta de 109 plazas en viviendas de alojamiento rural, sólo es superado 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, salvo en el caso del núcleo urbano de Torre del Mar, es que existe una escasa oferta de alojamiento hotelero de cuatro o cinco estrellas.

Cuando se aprueba el P.O.T.AX. en el año 2006, 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, aunque ahora se ha dispuesto, en concordancia y por mandato del POTAX un ámbito en SUNS.LO.A-3 para su destino turístico.

## 2.6.2 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 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 revisión del PGOU se aportan propuestas concretas que permiten trabajar en esa línea, posibilitando la compatibilidad del uso turístico con el residencial para su implantación en el corredor de sectores dispuestos entre Torre del Mar y caleta de Vélez, el Plan Especial en SNU para el usos turístico-culturales de Karma-Guen, el ámbito SUNS.LO.A-3 para su destino turístico, etc...

## 2.7. EL PATRIMONIO Y EL ESPACIO CULTURAL.

### 2.7.1. 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 P.H.A., 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.

Sin embargo, 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. Con este propósito se ha elaborado un Catálogo de bienes arqueológicos, etnológicos y arquitectónicos del término municipal, que complementa en sus determinaciones a este P.G.O.U.

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, Alarcón, 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 Departamento 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 singular susceptibles de ser protegidas en el término municipal y sobre este particular es el Catálogo municipal el que ha establecido 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, con declaración de BIC o no.

TIPO B: Una protección de rango inferior y que precisará de la realización de sondeos previos a cualquier desarrollo o movimiento de tierras y determinarán las medidas correctoras a tomar.

TIPO C: Una protección aún más comedida, con exigencia de vigilancia arqueológica en el desarrollo de los trabajos y movimientos de tierra.

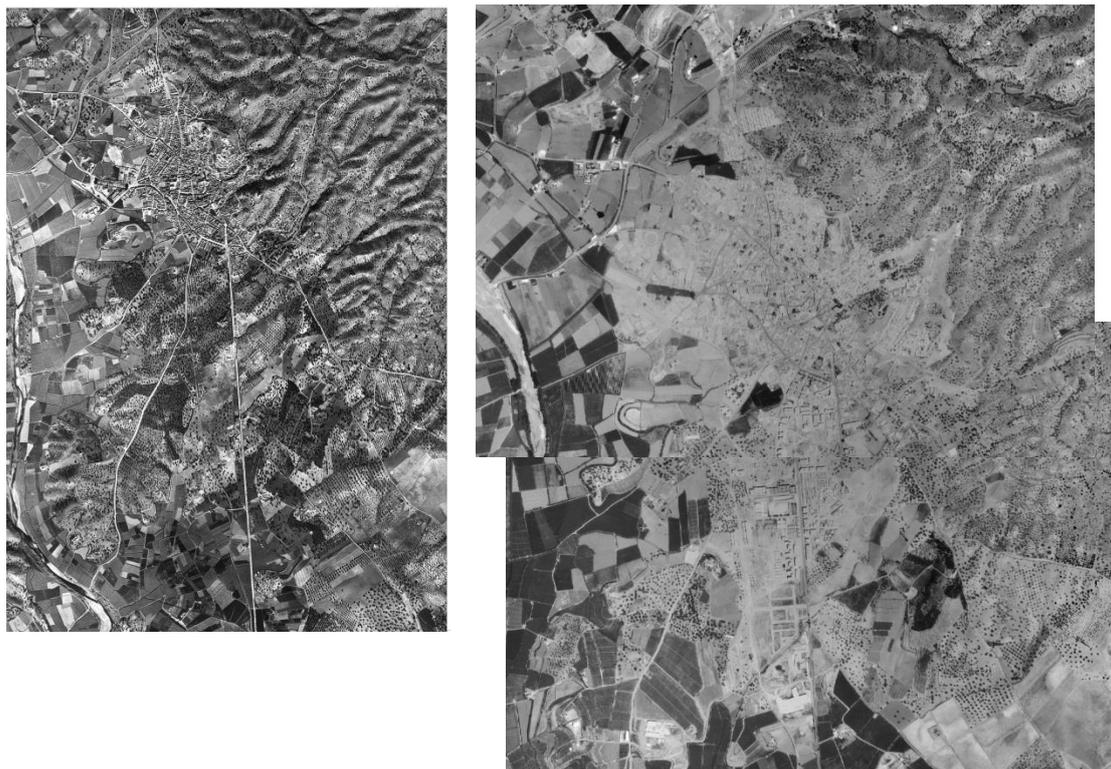
#### 2.7.2. La ciudad histórica de Vélez Málaga y los asentamientos litorales.

El municipio de Vélez Málaga presenta un desarrollo histórico excepcional que subraya la importancia de **su ciudad y sus diferentes núcleos** pedáneos más singulares (Torre del Mar, Caleta de Vélez, Almayate, Benajárfate, 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, Benajárfate, 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 1.956Y 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 tradujo 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 para su manufactura industrial.

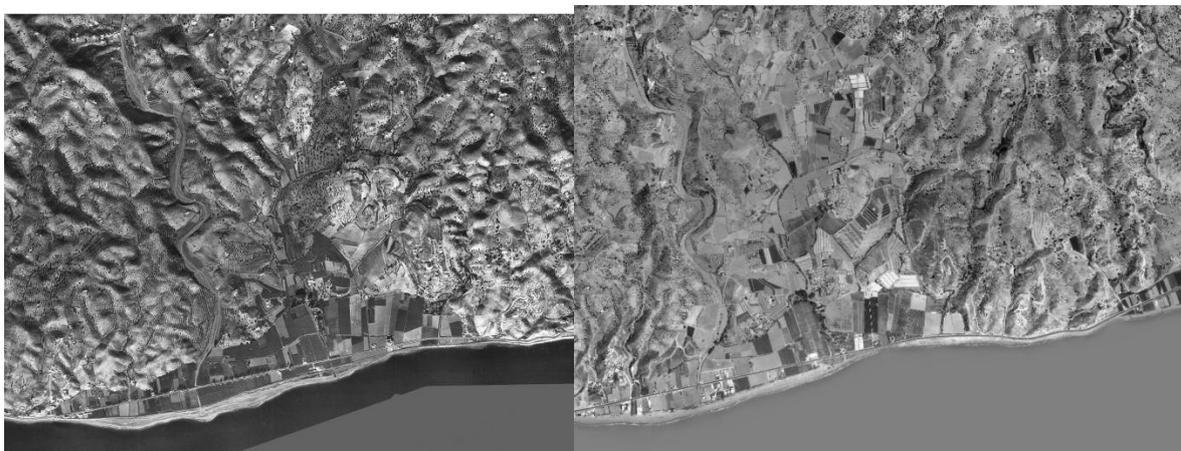
A principios de 1.900 Vélez-Málaga había duplicado su población (unos 23.585 habitantes) respecto a los inicios del siglo XIX. Ello fue debido a que la crisis económica del sector agrícola provocó un empobrecimiento de la población rural, que trajo consigo una importante emigración que se dirigió hacia 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 cesaría hasta la década de 1.960. Se registran entonces 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 pivotó claramente hacia el Sur, donde se registró un fenómeno expansivo excepcional. La nueva planimetría urbana se vertebra a partir del eje longitudinal de la Avenida Vivar Téllez en dirección hacia Torre del Mar. Se fueron 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, Benajárafе, 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 éstas 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.

### 2.7.3. 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 entorno 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 religiosas, 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, centrarán los cambios arquitectónicos 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 leprosinos, 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 reformándolos 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 **B.I.C.**) 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 Ayuntamiento 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. 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.**

#### 2.7.4. 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 ofrecer la posibilidad de desarrollar actuaciones teatrales, de cante 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.



El Museo de la Ciudad de Vélez-Málaga (MUVEL)

Ubicado en un antiguo hospital en la calle Dr Jiménez Poey, El **Museo de la Ciudad de Vélez-Málaga** se encuentra situado en el centro de la ciudad, en el edificio del que fue antiguo *Hospital de San Juan de Dios* que fue *fundado por los Reyes Católicos en el año 1487 como Hospital de San Marcos* y que después se cedería en el siglo XVII a la orden de San Juan de Dios.

A través de seis salas se discurre sobre la *historia de la comarca desde la Prehistoria a la Edad Moderna, exhibiéndose* documentos únicos como el original, de los Reyes Católicos, donde se le concede el escudo a la ciudad.

### 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.

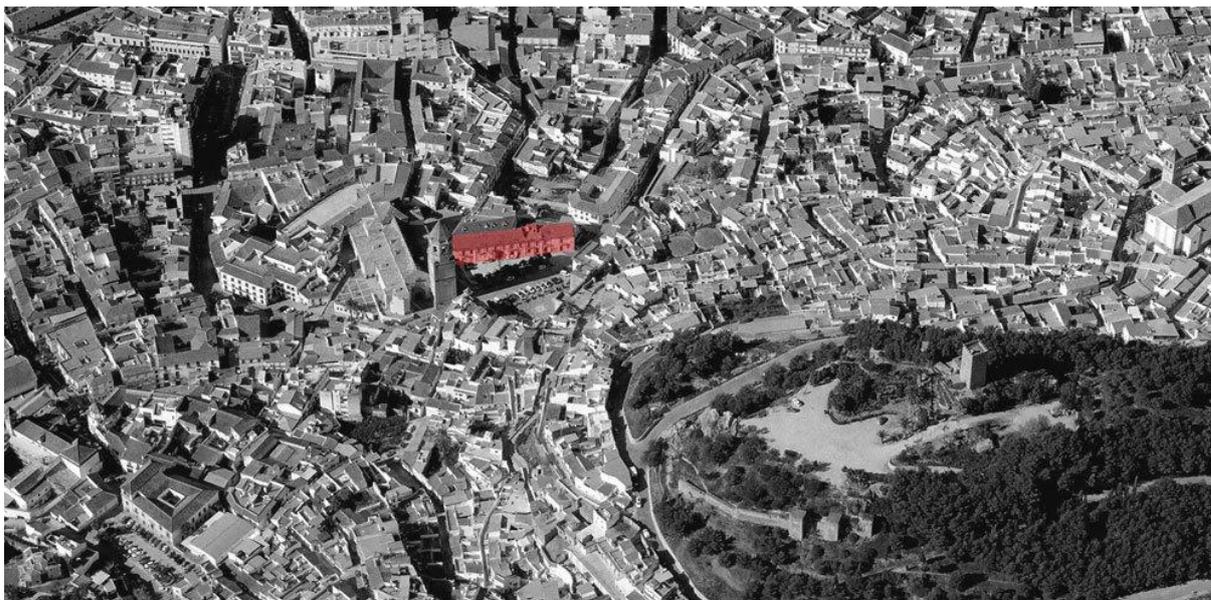


### Bibliotecas públicas

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, Benajafe, 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 pondrían 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 planes como el *Plan Urban (y ahora Edusi)*, 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 ha convertido 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.

### **3. SOSTENIBILIDAD URBANA E INFRAESTRUCTURAS**

#### **3.1. EL MEDIO AMBIENTE URBANO: DOTACIONES Y CALIDAD AMBIENTAL**

##### **3.1.1 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 amplíe 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>



PASEO MARÍTIMO TORRE DEL MAR

CIUDAD COMPACTA

58.869 m<sup>2</sup> (Zona Ajardinada)



PASEO DE LARIOS

CIUDAD COMPACTA

7.000 m<sup>2</sup>



JARDINES CASA LARIOS DE  
TORRE DEL MAR

CIUDAD COMPACTA

2.342 m<sup>2</sup>



JARDINES CASA DE LA VIÑA

CIUDAD COMPACTA

4.000 m<sup>2</sup>



PASEO MARÍTIMO BENARAFE

CIUDAD COMPACTA

4.225 m<sup>2</sup>



**PLAZAS, PARQUES Y ESPACIOS ABIERTOS SIGNIFICATIVOS**

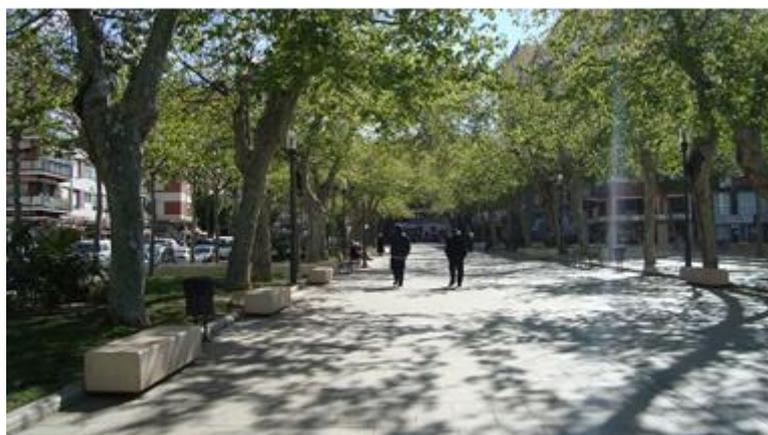
**144.280 m<sup>2</sup>**

Es necesario, no obstante, abordar el estudio de **los SISTEMAS del PGOU**, a los efectos de su consideración como parte de la ciudad existente en la medida en que sean espacios ya urbanizados y en uso para la población.

1. Espacios libres públicos, parques y jardines que forman parte de la estructura de la ciudad 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 ampliación 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 JUNTO A LA CARRETERA DEL ARCO, PERTENECIENTE AL DESARROLLO DEL SUP.VM-7Y 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.



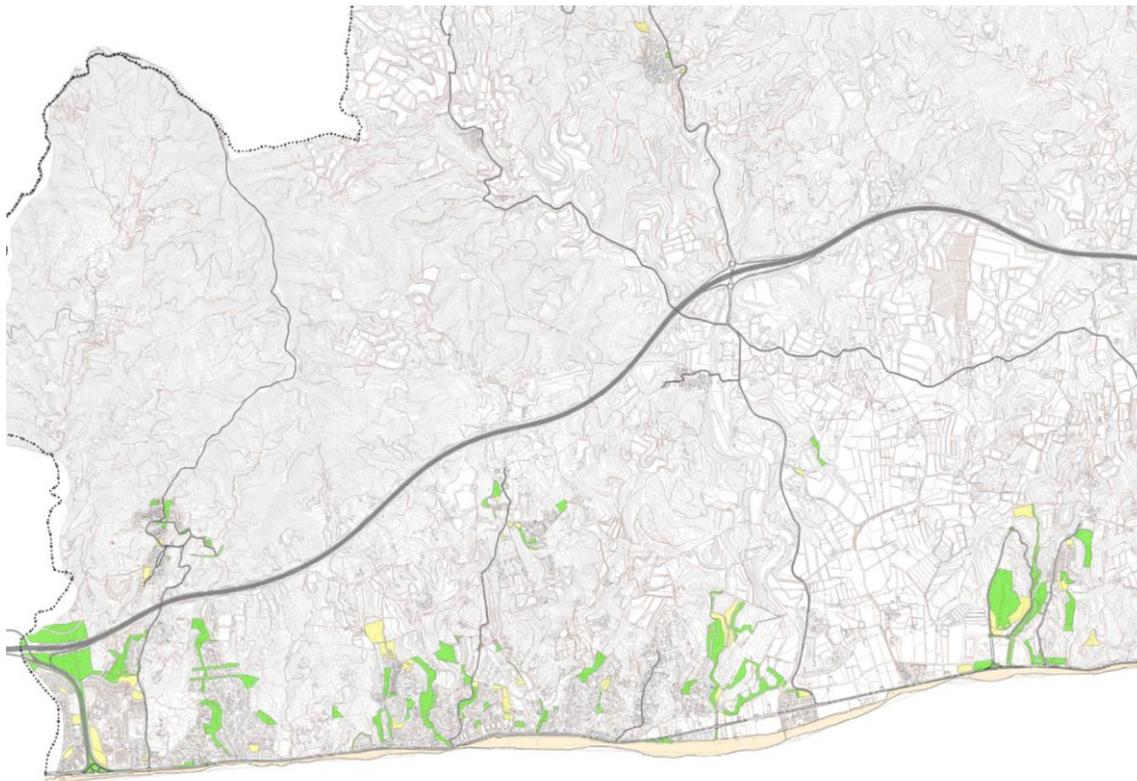
VISTA AÉREA DEL PARQUE MARIA ZAMBRANO "PARQUE CENTRAL" (DESARROLLO DEL SG.EL-VM.10)

Respecto de los espacios libres públicos, es posible observar en el plano siguiente la gran cantidad y variada localización de espacios libres que encontramos en el municipio.



LEYENDA	
	ESPACIOS LIBRES PUBLICOS
	SG SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES

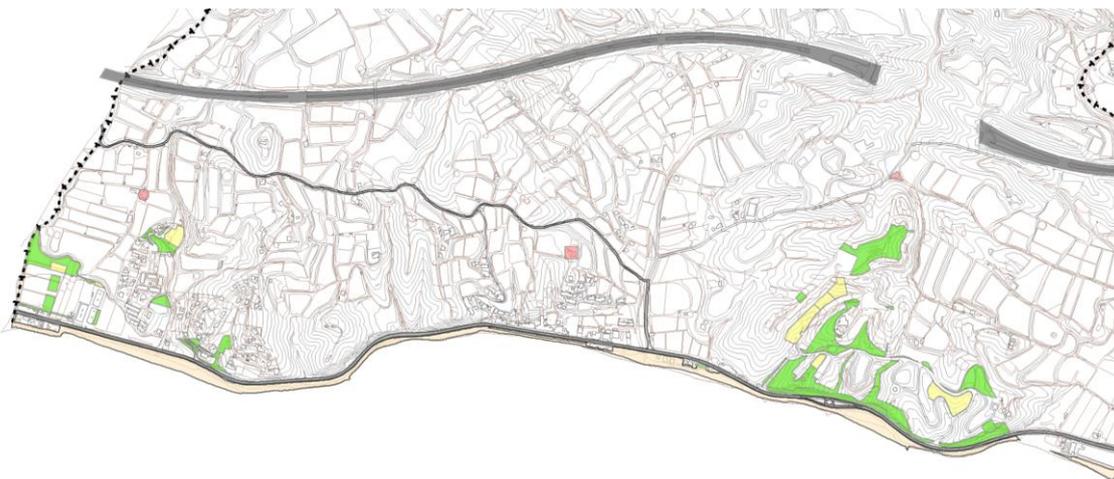
Localización de los espacios libres públicos en la Ciudad Compacta del PGOU/96.  
Fuente: Elaboración propia



Localización de los espacios libres públicos en Litoral Oeste – Interior. Cajiz. Chilches. Benjarafe. Fuente: Elaboración propia



Localización de los espacios libres públicos en Litoral Oeste Benjarafe-Almayate.  
Fuente: Elaboración propia



Localización de los espacios libres públicos en Litoral Litoral Este – Lagos-Mezquitilla  
Fuente: Elaboración propia

Todo lo relacionado anteriormente, ha supuesto para el municipio unas superficies y ratios que se resumen a continuación:

**PARA LOS EQUIPAMIENTOS**

**CUADRO DE RATIOS ESPACIOS DOTACIONALES/HABITANTE**

TIPO DE ESPACIO PÚBLICO	SUPERFICIES (M <sup>2</sup> S)	RATIO CALIDAD URBANA M <sup>2</sup> S/HAB
ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	2.314.831	28,64 m <sup>2</sup> /hab.
EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	1.936.563	23,96 m <sup>2</sup> /hab.
SISTEMAS TÉCNICOS	69.807	0,86 m <sup>2</sup> /hab

NOTA 1: POBLACIÓN CENSADA EN 2.018: 80.817 HABITANTES

NOTA 2: Estándar mínimo de Parques y Espacios Libres Públicos\_ 5 a 10 m<sup>2</sup>s/habitante (LOUA)

Hay que reseñar que en algunos casos, la herencia recibida por la ejecución de sectores previstos en el planeamiento ha dejado zonas de espacios libres de escasa o nula calidad urbana, debiendo prestarse atención para mejorar ambientalmente dichas zonas deficitarias.

Por otro lado, se ha detectado una problemática en el uso de los espacios libres públicos determinados por el planeamiento, como es la progresiva incorporación en estas zonas de áreas para el aparcamiento de vehículos, lo que nos lleva a la necesidad de establecer estrategias para que la calidad del espacio público urbano no se degrade, además de reconocer como espacios de aparcamientos arbolados a muchos de ellos.

**3.1.2 Los equipamientos fundamentalmente públicos: docente, deportivo, administrativo, asistencial y social.**

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:

- 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 S.G.E-T.22)



VISTA AÉREA DEL HOSPITAL COMARCAL (DESARROLLO DEL S.G.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 bicefalia público-privado, realmente se prestan gran número de servicios a la población, incluida población de la comarca, lo que además pone de relevancia la identidad de capitalidad comarcal de Vélez-Málaga.

A continuación los desarrollamos en cuanto a su tipología y su carácter público o privado:

#### 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 Norman Bethune
Almayate	Litoral Oeste	Infantil y Primaria	CEIP Juan Paniagua
Almayate	Litoral Oeste	Infantil	CEI Cocoguagua
Benajarafe	Litoral Oeste	Infantil	CEI Los Pitufos
Benajarafe	Litoral Oeste	Infantil y Primaria	CEIP San Faustino
Benajarafe	Litoral Oeste	Infantil y Primaria	Colegio Público Rural Torrejaral
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Virgen del Mar
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Infantil y Primaria	CEIP Maestro Genaro Rincón
Caleta de Vélez	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Caleta de Vélez
Chilches Costa	Litoral Oeste	Infantil	CEI La Brujita II
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Mi Guardie
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Pekes
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Pekes II
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+ Sede en Palacio del Marqués
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Secundaria, Bachillerato y Formación Profesional	IES Miraya del Mar
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 Holamundo
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 La Salpin
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Infantil	CEI Vocales
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
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, Benajárfate, 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, Benajárfate 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
Benajárfes	Litoral Oeste	Público	Campo de Fútbol de Benajárfes
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
Benajárfes	Litoral Oeste	Público	Complejo deportivo de Benajárfes (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 de atracción 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, Benajárfate, 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
Benajárfate	Litoral Oeste	Administrativo (P)	Tenencia de Alcaldía de Benajárfate
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
Benajárfate	Litoral Oeste	Social (P)	Cementerio de Benajárfate
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
Benajárfate	Litoral Oeste	Sanitario (P)	Consultorio de Benajárfate
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Sanitario-Concertado (P)	Centro de Diálisis de la Axarquía
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Administrativo Sanitario(P)	Distrito Atención Primaria y Área de Gestión Sanitaria Axarquía
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Asistencial (P)	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
Benajarafe	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
Benajarafe	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
Benajarafe	Litoral Oeste	Cultural (P)	Agencia de Lectura de Benajarafe
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 Beniel 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

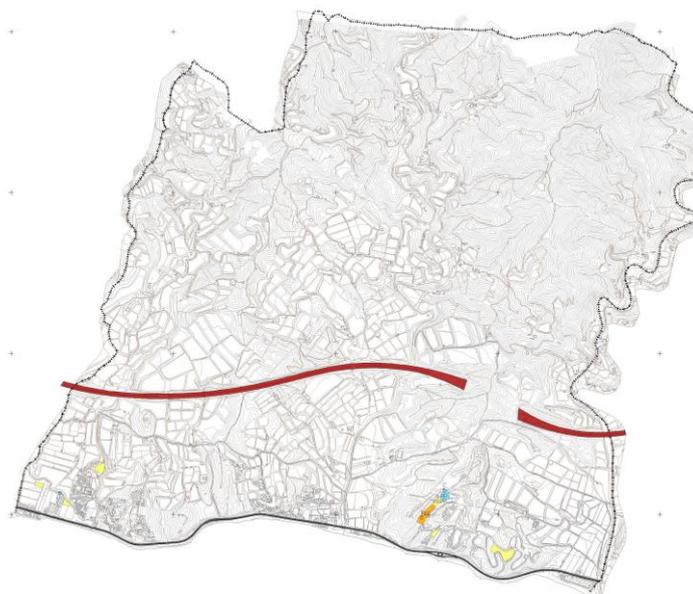
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Asistencial - Social (P)	Centro de Información a la Mujer
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Asistencial - Social (P)	Comedor Social municipal
Vélez-Málaga	Ciudad Compacta	Administrativa - Asistencial(P)	Jefatura Policía Local y Protección Civil
Torre del Mar	Ciudad Compacta	Asistencial-Comarcal(P)	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



Localización de Equipamientos en la Litoral Oeste. Almayate.

Fuente: Elaboración propia

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...).



Localización de Equipamientos en el Litoral Este.  
Fuente: Elaboración propia

Todo lo relacionado anteriormente, ha supuesto para el municipio unas superficies y ratios que se resumen a continuación:

**PARA LOS EQUIPAMIENTOS**

**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)

**3.1.3 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 SO<sub>2</sub>

#### **Efectos**

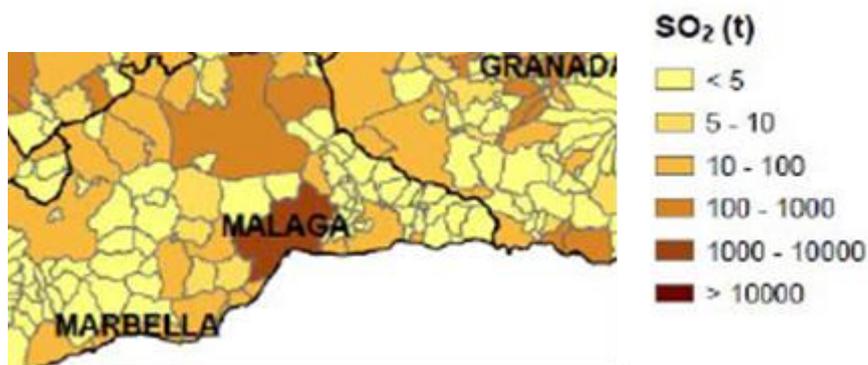
Los principales efectos del SO<sub>2</sub> sobre la salud son las irritaciones en el aparato respiratorio, ojos y mucosas aunque se produce con concentraciones muy altas. También afecta a las plantas acelerando la necrosis de algunas de sus partes. Acelera los procesos de oxidación por lo que produce el deterioro de algunos materiales y también contribuye a la generación de lluvia ácida.

#### **Principales fuentes en Vélez-Málaga**

El principal emisor de SO<sub>2</sub> 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 SO<sub>2</sub> en Vélez-Málaga y municipios del entorno.

*Fuente: Inventario de Emisiones Atmosféricas de Andalucía, 2007.*

### EMISIONES DE NO<sub>x</sub>

#### **Efectos**

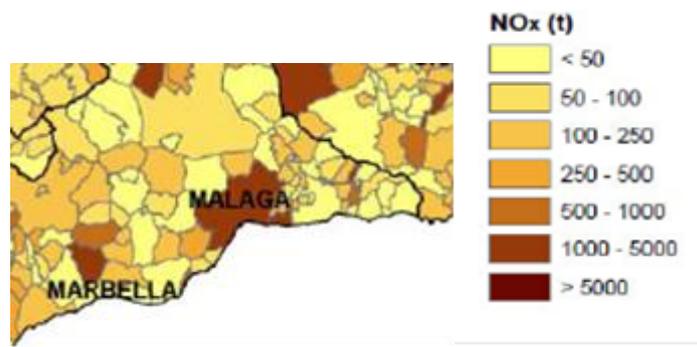
Los principales efectos de los NO<sub>x</sub> son las irritaciones oculares y lagrimales, broncoconstricciones respiratorias y, en casos muy severos, edemas y fibrosis pulmonar. Contribuye a los procesos de eutrofización de aguas y de lluvia ácida.

#### **Principales fuentes en Vélez-Málaga**

El principal emisor de NO<sub>x</sub> 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**

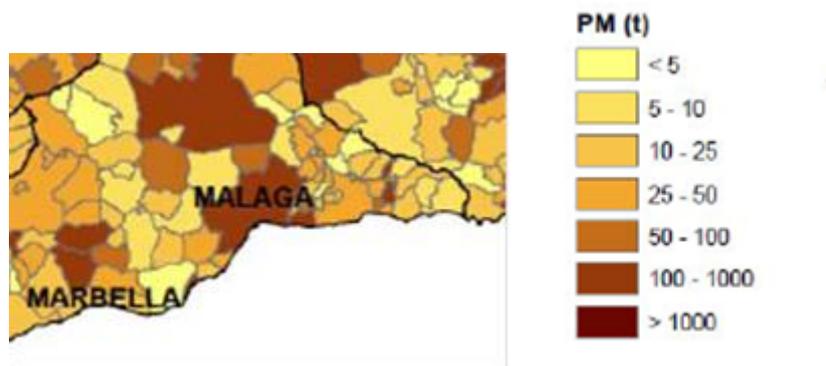
Los principales efectos sobre la salud de las partículas se producen sobre las vías respiratorias. Causan tos, dificultades para respirar, aumento de la mucosa y agudiza los problemas de asma. Paralelamente, pueden causar otros problemas al llevar adheridos o estar compuestas por metales pesados.

**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,

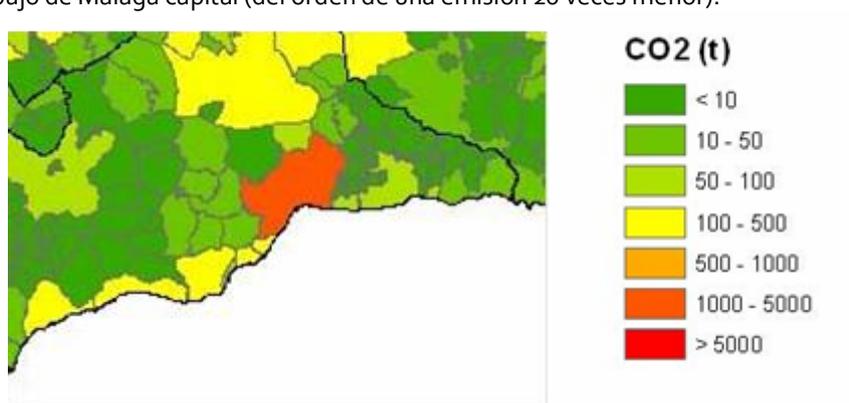
se ha creído conveniente su inclusión ya que es responsable del agravamiento del Efecto Invernadero en la atmósfera y su concentración a nivel global ha aumentado progresivamente en las últimas décadas.

### 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

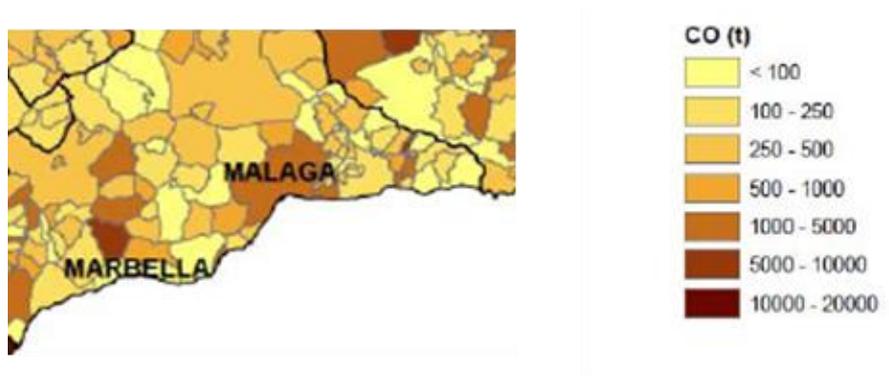
Los efectos sobre la salud son mareos, náuseas, dolor de cabeza y dificultades respiratorias. Puede producir incluso la asfixia pero ello sólo se produce en habitaciones cerradas y a altas concentraciones.

### 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

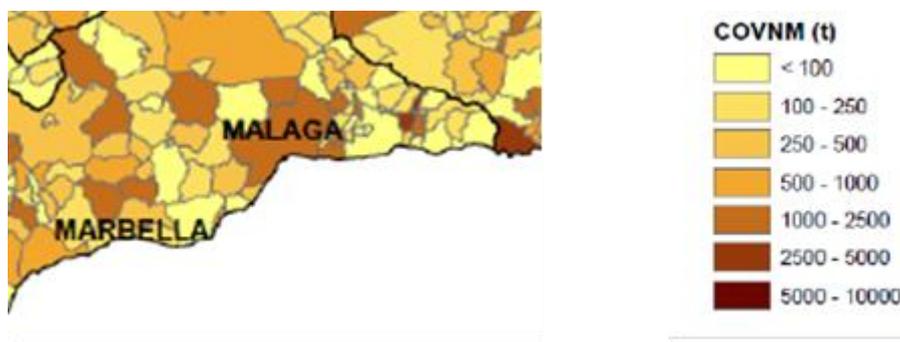
Irritación de ojos y fosas nasales, dolor de cabeza, náuseas y mareos. También pueden aparecer daños en el hígado, riñones y el sistema nervioso central.

#### 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

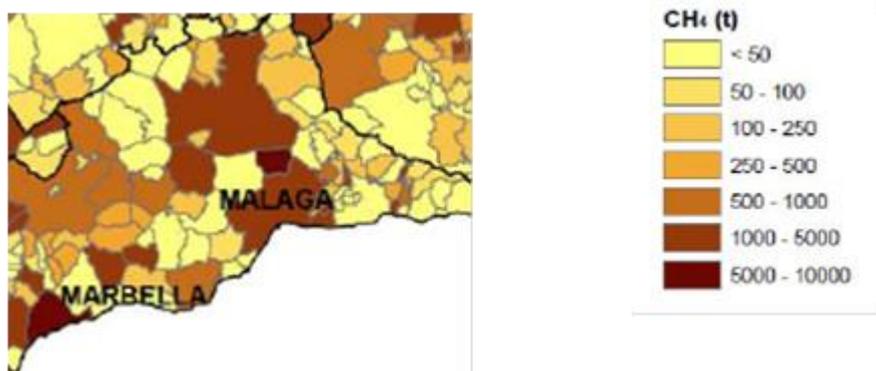
El metano no tiene riesgos directos sobre la salud. Sin embargo, tiene una capacidad para potenciar el Efecto Invernadero 300 veces mayor que el CO<sub>2</sub> siendo en concentraciones elevadas inflamable.

#### 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**

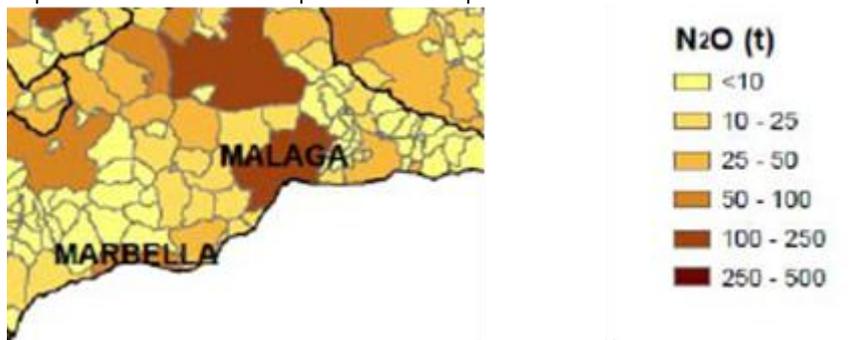
Es un tóxico leve. Su exceso es narcótico y anestésico. Sin embargo, tiene un poder de Efecto Invernadero de unas 150 veces mayor que el CO<sub>2</sub>. Además, contribuye a la generación de la lluvia ácida.

**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**

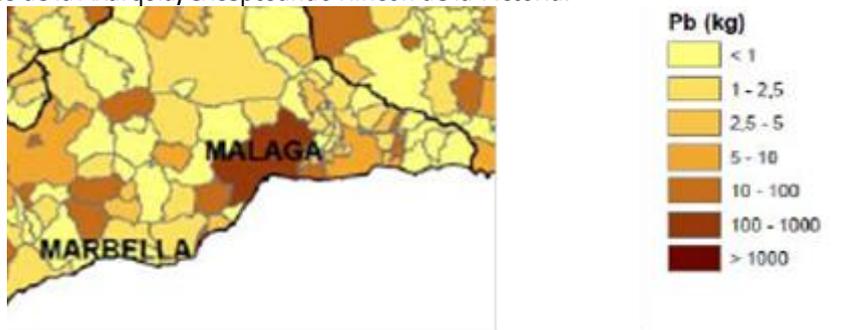
Es un tóxico muy nocivo produciendo daños en el sistema nervioso y riñones además de alteraciones en la sangre, en el sistema nervioso central y en el metabolismo de algunas vitaminas. Los niños son especialmente sensibles generando problemas en el crecimiento.

**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), **nºmecanizados** 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	142.473.671
	VÍA PRINCIPAL	35	30	
	VÍA SECUNDARIA	15	20	
TAXIS	VÍA CONGESTIONADA	50	10	212.680
	VÍA PRINCIPAL	35	30	
	VÍA SECUNDARIA	15	20	
AUTOBUSES	VÍA CONGESTIONADA	50	10	279.143
	VÍA PRINCIPAL	35	30	
	VÍA SECUNDARIA	15	20	
MOTOS	VÍA CONGESTIONADA	50	10	56.152.040
	VÍA PRINCIPAL	35	30	
	VÍA SECUNDARIA	15	20	
MERCANCÍAS PESADAS	VÍA CONGESTIONADA	50	10	2.645.212
	VÍA PRINCIPAL	35	30	
	VÍA SECUNDARIA	15	20	
MERCANCÍAS LIGERAS	VÍA CONGESTIONADA	50	10	40.887.795
	VÍA PRINCIPAL	35	30	
	VÍA SECUNDARIA	15	20	

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>, PM<sub>10</sub>)

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 PM<sub>10</sub>, 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 PM<sub>10</sub>, frente a un 1% de emisiones que causa el transporte público.

#### **3.1.4 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.

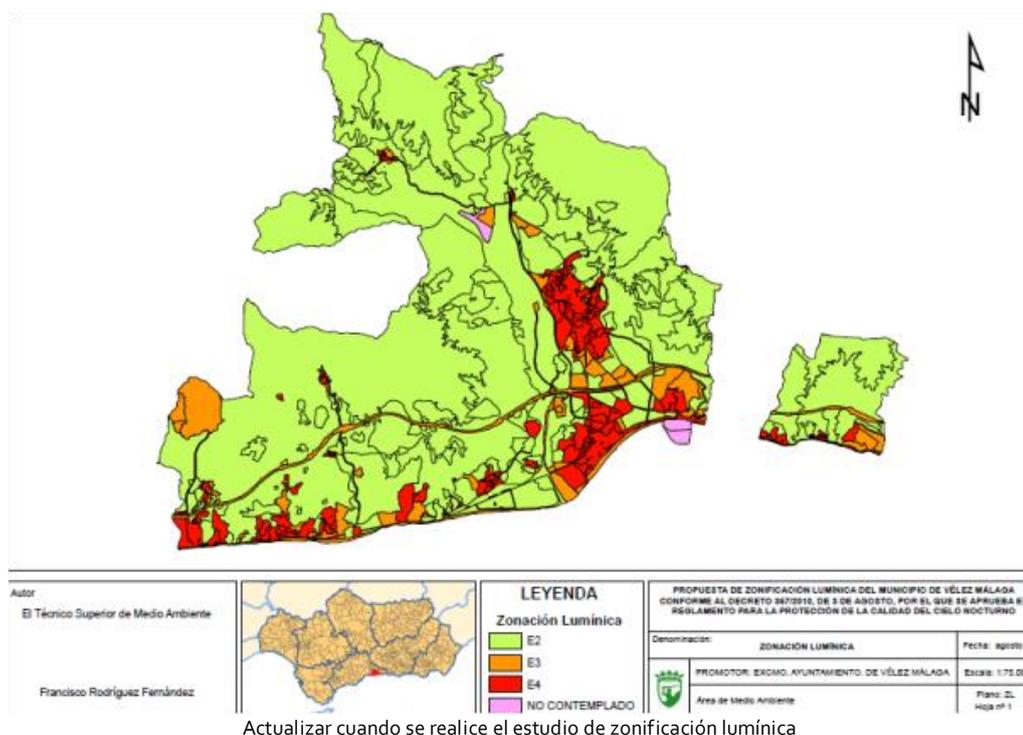
PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN

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 AMBIENTAL 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, que se muestra a continuación:



**3.1.5 El ruido. Niveles de intensidad por ámbitos urbanos.**

En el Diagnóstico Ambiental 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>Aeqd</sub>	L <sub>Aeqn</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, El Copo y aledaños, 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.

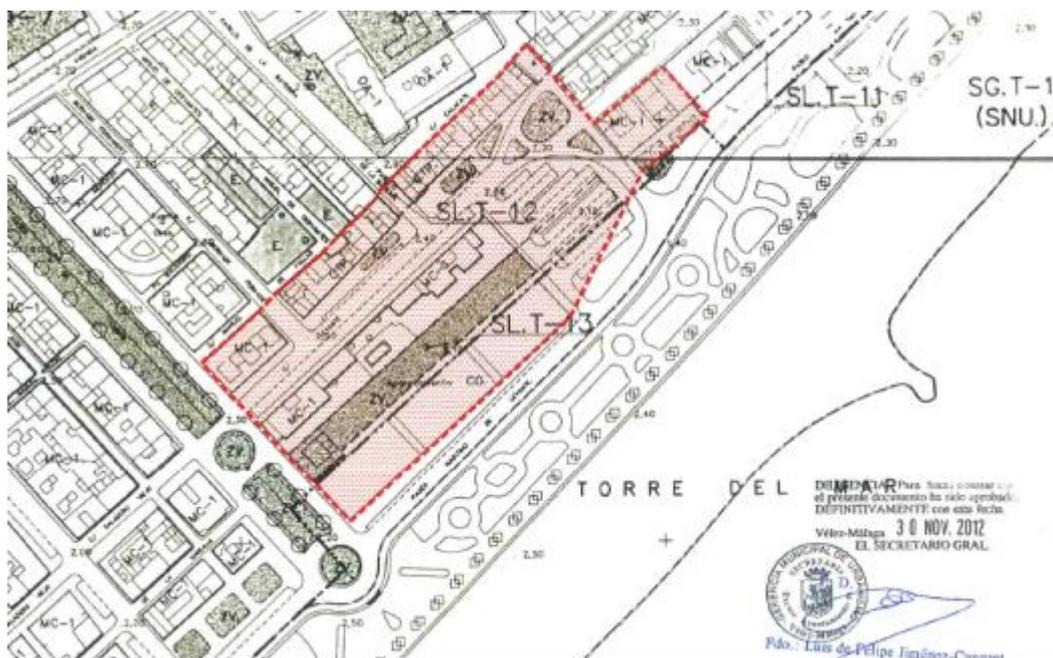
Existe una Ordenanza Municipal de Protección contra la Contaminación Acústica cuya aprobación definitiva se produjo en 29 de julio de 2.008 (B.O.P. 174/2.008). Se trata de una norma ambiciosa tanto por la cantidad de actividades que regula como la extensión y especificaciones de tipo técnico. Los aspectos 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 2012.



Modificación de Elementos del P.G.O.U./96,  
zona acústica saturada, Zona de El Copo de Torre del Mar

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 ésta incorporada en los documentos ambientales del PGOU.

### 3.1.6 Los residuos urbanos: tipos, volumen y gestión de residuos.

#### 3.1.6.1. 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.

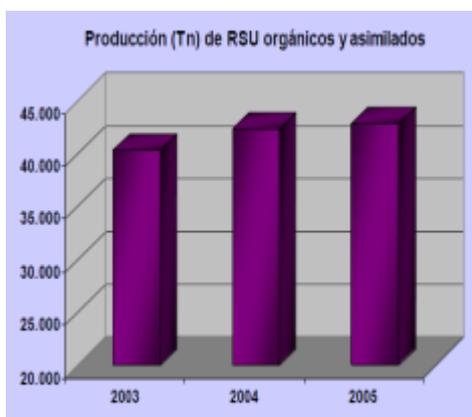
Los vehículos con los que se cuentan son los siguientes: 6 vehículos de carga lateral, 2 de carga

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.

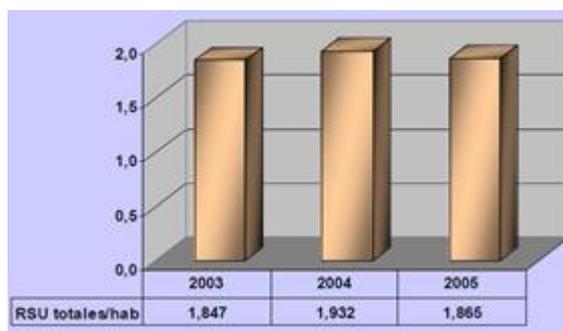
**PRODUCCIÓN**

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 2004 la producción aumentó en torno a las 2.000 Tn. mientras que en 2005 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.

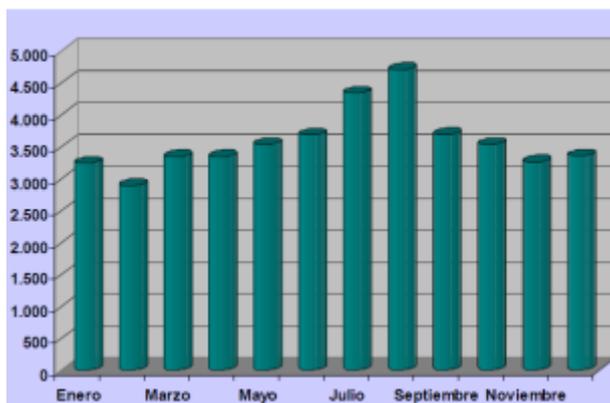
Podemos estimar que, aproximadamente cada persona produce al día unos 1,86 kg de R.S.U. en general. Estas cifras son similares a los de la Costa del Sol Occidental (1,84 kg/hab/día) y están por encima de la media provincial (1,32 kg/hab/día), la media andaluza (1,46 kg/hab/día) y la media nacional (1,44 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.

### 3.1.6.2. 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:

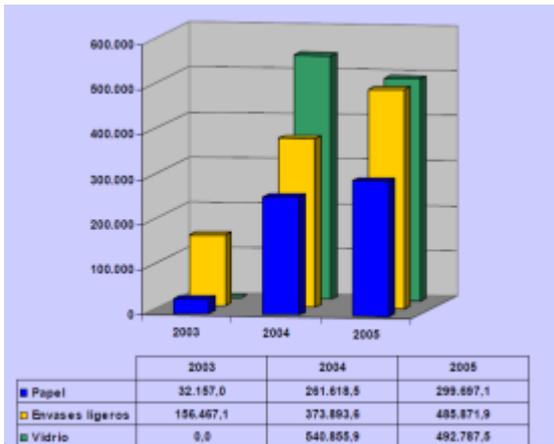
Recogida de envases ligeros: Inicio de la actividad en Mayo de 2003.

Recogida de papel: Inicio de la actividad en Noviembre de 2003.

Recogida de vidrio: Inicio de la actividad en Enero de 2004.

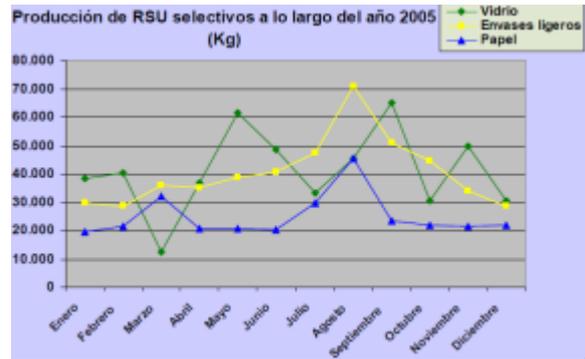
En todos los casos se muestran tendencias ascendentes. Sin embargo, cabe notar las siguientes conclusiones, provenientes de los datos estudiados:

- 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.

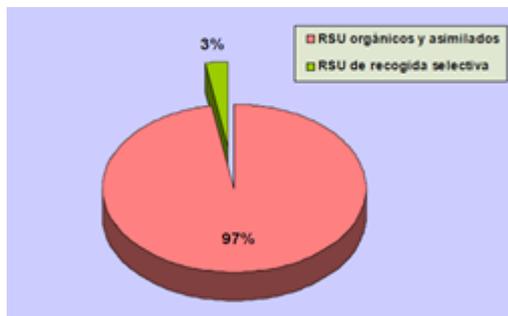


Evolución anual en 2.005 de la cantidad de recogida selectiva de R.S.U. En Vélez-Málaga

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

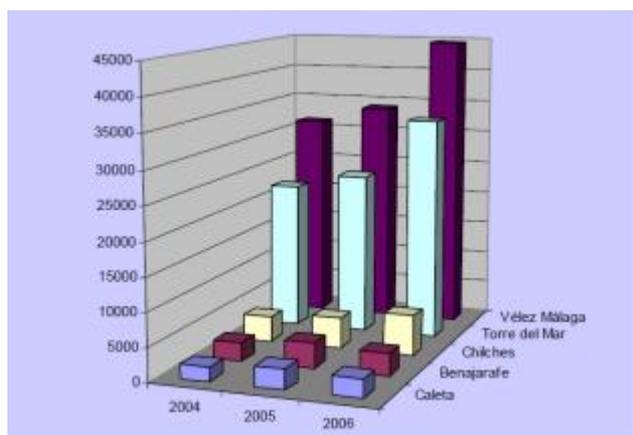
Los bajos niveles en las tasas de producción de R.S.U. de recogida selectiva, además, se pueden ver aún más reducidos si tenemos en cuenta la población flotante que resulta significativa en el término municipal, ya que durante la época estival (primavera-verano) aumenta la producción por la llegada de turistas y ocupantes de segundas viviendas.

**3.1.6.3. Otros residuos de origen domiciliario.**

**ROPAY 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 2.012 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
2013	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

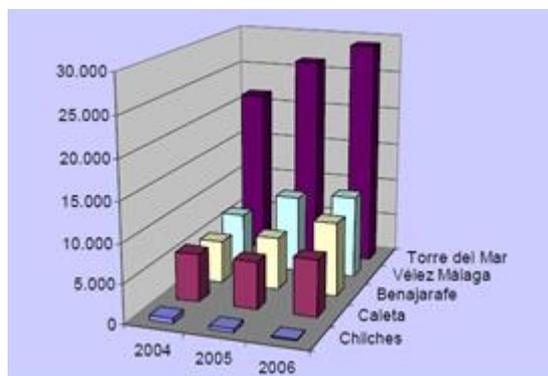
La Ordenanza de Limpieza Pública y Gestión Municipal de Residuos, de Agosto de 2.006, determina la obligatoriedad municipal de la gestión de los restos de animales domésticos muertos. Prácticamente hay ausencia de demanda de este servicio. En caso de solicitud, la empresa que ofrece el Ayuntamiento para la recogida de los animales domésticos muertos es DON ANIMAL.

#### ACEITES 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.

#### 3.1.6.4. 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*.

### 3.1.6.5. 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 esto en las zonas de vegas agrícolas y cultivos intensivos (véase plano MF\_I.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, empaçado 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 empaçado 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 empaça 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.

### 3.1.6.6. 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.

### 3.1.6.7. 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.

### 3.1.6.8. 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 ésto un importante déficit, que deberá abordarse en el futuro inmediato.

### 3.1.6.9. 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.

### 3.1.6.10. 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.

### **3.1.6.11. 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 una 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.

### **3.1.6.12. 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
2.013	34.065,35	1.380,17	2.838,78
2.014	37.177,70	1.519,78	3.098,14
2.015	40.325,46	1.659,38	3.192,73
2016	40.528,94	1.610,77	3.268,18
2.017	41.680,14	1.814,70	3.343,09
2018	41.009,89	2.032,22	3.417,49

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 REICLAJES 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 peligroso.

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 2.012 (78.467 hab) y 2.018 (80.817 hab), puede considerarse que en los últimos seis años ha existido una población no censada que ha variado entre 17.487 y 31.539 habitantes en 2.012 y 2.018 respectivamente.

Debe considerarse que esta estimación "poblacional 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 2.018, de los que se disponen datos estadísticos es:

Población censada: 80.817 hab.

Población no censada: 31.539 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 **112.356 habitantes**, lo cual debe considerarse a los efectos de los servicios públicos existentes.

### **3.2. EL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD.**

#### **3.2.1. Los trabajos de redacción del Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana de Vélez Málaga**

El Ayuntamiento de Vélez Málaga dispone 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 fueron 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 Martín, sociólogo.

El contenido del presente apartado de esta memoria informativa de la Revisión del PGOU, está extraído de los documentos del Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana del municipio. 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, de elaboración propia.

En cuanto a los estudios sobre el tráfico rodado, el análisis de la red viaria interurbana y red viaria urbana principal se encuentra desarrollado en el siguiente punto sobre INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS.

#### **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.

### 3.2.2. 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 delimitaran 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.

**3.2.3. 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 más 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, recogiendo 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 o 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. Vivar 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.

#### **3.2.4. Criterios y programa de reordenación del aparcamiento.**

El sistema de aparcamientos, es un elemento fundamental en los esquemas de accesibilidad de las ciudades. La ubicación de estos puntos de intercambio, va a determinar el funcionamiento del sistema motorizado privado.

Los aparcamientos deben concebirse como un eslabón imprescindible en la cadena de movilidad del automóvil, articulando los trayectos anteriores y posteriores a la utilización del coche.

Los objetivos generales perseguidos con la concepción de un nuevo modelo de aparcamientos son:

Que visitantes y residentes, tengan garantizada la accesibilidad a las diferentes actividades de las zonas centrales de la ciudad y a sus principales intercambiadores de transporte

Que la accesibilidad en vehículo privado sea compatible con un entorno de alta calidad ambiental

Integrar un modelo policéntrico de ciudad con criterios diferenciados para cada tipo de aparcamientos en función de diferentes escalas. Accesibilidad territorial – accesibilidad urbana.

La reordenación del modelo de Aparcamiento debe establecerse sobre la base de la integración de todos los sistemas de transporte, en un marco de tres escenarios:

Un primer escenario debe ajustarse desde la situación actual del aparcamiento en Vélez Málaga, caracterizada por la falta de regulación de las plazas sobre el viario en las zonas centrales y la ubicación interior de los principales aparcamientos de rotación en edificios en altura o subterráneos, la estrategia en este escenario debe disminuir el tráfico de agitación que genera este modelo sobre las zonas afectadas, modificando los circuitos de accesibilidad motorizada, la transformación progresiva de aparcamientos de rotación en aparcamientos para residentes, y la implantación de zonas “azules” como medida disuasoria con concesiones de explotación revisables a corto plazo (dos años, cuatro a lo sumo).

Un segundo escenario debe asumir el desplazamiento de las zonas azules a los bordes de las áreas centrales, entendiendo la actuación como una medida para recuperar el espacio público a la vez que empieza a introducir prioridades a residentes y servicios dentro de áreas de accesibilidad a la vez que se introducen mejoras en los otros sistemas y elementos urbanos: transportes públicos, no motorizados, calidad del espacio público, etc.

El tercer escenario debe empezar a configurar áreas libres de tráfico motorizado ajeno de no más de 500 m de diámetro, desplazando el conjunto de la oferta de rotación al perímetro de las áreas afectadas, mejorando las relaciones de proximidad dentro de las zonas mediante una configuración del espacio equilibrado a las funciones y actividades que se desarrollan en él. Además en este escenario deben integrarse nuevos aparcamientos para residentes que permitan recuperar las funciones estanciales y comerciales de la ciudad a la vez que se potencien las relaciones turísticas con las áreas centrales y el conjunto histórico.

#### **3.2.5 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%).
8. 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 post-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.

### 3.2.6 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.





Red de Transporte Local con relación a los espacios dotacionales colectivos.  
Núcleo urbano de Vélez Málaga

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

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 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, aumentará 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 bicarriles 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 uno 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).

### 3.2.7 La configuración de la red peatonal.

Definidas las líneas generales de la ordenación viaria y de la movilidad de la ciudad, la red de itinerarios principales de carácter peatonal será el sistema de movilidad complementario para conectar los diferentes sectores urbanos hacia los nodos de centralidad urbana asociados a los principales intercambiadores de transporte y centralidad urbana, desde donde se establece el sistema de conexión hacia las zonas centrales de Vélez Málaga. Por tanto, será el soporte principal que utilizarán los modos no motorizados en la movilidad diaria habitual.

Para su definición, se han tenido en cuenta los diferentes aspectos de la movilidad peatonal actual, sus deficiencias en los diferentes rangos de la jerarquía viaria para la infraestructura peatonal, las condiciones geográficas y particulares de cada sector urbano, y sus caminos de conexión con los principales centros de atracción, incluido las Áreas Centrales de la ciudad. Se han valorado igualmente las condiciones físicas de la infraestructura peatonal en las "vías principales" mayormente utilizadas, los itinerarios más utilizados hacia las paradas del transporte público desde cada barrio, los caminos hacia los parques y zonas verdes, los futuros viarios de los nuevos desarrollos previstos en el PGOU, y también la potencialidad de determinados espacios para la captación de movilidad peatonal asociada con el ocio, el paseo y el deporte.

Se propone que el modelo de movilidad para Vélez Málaga debe partir de una interpretación adecuada de su potencial para la escala peatonal, su lógica y las razones de su implantación en el territorio. La trama viaria de Vélez Málaga presenta escasos condicionantes geográficos que puedan haber "trazado" los corredores peatonales naturales, por lo que la práctica totalidad de los trazados actuales urbanos están condicionados por sistemas de infraestructuras los grandes sistemas viarios. Esta ausencia de elementos naturales ha permitido un desarrollo lineal Norte - Sur bastante limpio de la trama viaria que en sus más recientes manifestaciones se ha traducido en amplios corredores, sobre todo en la dirección de los núcleos principales (Vélez, Torre del Mar y Caleta) como el eje Vivar Téllez – Juan Carlos I y otros trazados de entidad como el Camino de Torrox, en cierto modo esta configuración, que en los últimos años ha sido asignada para los desplazamientos del automóvil es lo que va a permitir introducir una interpretación nueva de la movilidad peatonal de Vélez Málaga.

El objetivo es conseguir una red peatonal y ciclista y de espacios libres (sin coches) como "Red Verde" del territorio municipal. Se trata de manejar un concepto amplio e integral del espacio libre donde tendría prioridad los siguientes conceptos para la habitabilidad urbana de la ciudad:

El espacio libre de las calles que forman la vía pública, sobretodo en el Área Central, y los espacios públicos asociados a las calles.

El espacio de uso público en los edificios y en los accesos a equipamientos y servicios.

El espacio intermodal en los intercambiadores propuestos y en las áreas de centralidad preferentes para el intercambio entre automóvil y sistema peatonal. Desde las estaciones hasta las terminales-paradas del transporte urbano equipadas con actividades, dotadas de un espacio amable para el viajero en la espera que le haga perder la sensación de "pérdida de tiempo", donde puede encontrar kioscos, tiendecitas, puntos de información, etc. Tanto en la "parada de proximidad" del nivel "barrio-ciudad", como en las paradas principales, que estarán bien conectadas con otros centros y ejes de la red peatonal.

Esta propuesta se implantará dentro de la necesaria remodelación del sistema de líneas de transporte urbano a los nuevos criterios de intermodalidad y accesibilidad interna.

Los planteamientos realizados en este documento difieren de las propuestas clásicas sobre peatones que se realizan en los planeamientos generales ya que se pretende concebir el peatón como un sistema de entidad urbana, y, en este sentido, se van a trazar corredores como parte de un sistema de escala urbana y con posibilidades de conexión con el territorio. Pero previo al reconocimiento de la red como sistema físico, es necesario realizar una mínima lectura sobre la ciudad y sus usuarios, para realizar una evaluación de la peatonalidad en la ciudad, y en este sentido, es preciso reconocer que hay una gran

diversidad de peatones en Vélez Málaga con distintos requerimientos para el uso del espacio viario que dependen de su edad, su capacidad para el movimiento y de la forma de llevarlo a cabo, solos, en compañía de otras personas, con las manos libres, portando bultos, etc. Diseñar las infraestructuras peatonales de Vélez Málaga, para un peatón "atlético" que cruza los semáforos a metro y medio por segundo, como realmente se hace en otras ciudades, es una medida inaceptable para el modo mayoritario de movilidad urbana. Las aceras estrechas que se interrumpen en cada esquina por el desnivel del bordillo, pocas veces bien acondicionado para la accesibilidad universal, los vehículos mal estacionados y el tráfico intenso y rápido que degrada el "entorno peatonal", son también barreras insalvables.

Los problemas peatonales detectados en Vélez Málaga se pueden resumir en los siguientes puntos:

Inexistencia de red urbana, con el reconocimiento de tramos sueltos sin conexión, y sin una lectura global del sistema. El peatón no puede en ningún momento plantear recorridos continuos de más de 500 m. No están reconocidas ni expresadas las rutas y no existen relaciones entre de los grandes destinos peatonales y un posible sistema peatonal, especialmente los entornos de los grandes destinos peatonales.

Ausencia de estructura de barrio. Faltan centralidades, en casi todos los ámbitos que deberían haber desarrollado una mínima estructura de barrio. Aunque este es un concepto que debe ser desarrollado mediante una correcta asignación de usos, en la práctica es uno de los principales motores de la concepción motorizada de nuestra sociedad urbana al forzar al usuario a largos desplazamientos para la utilización de equipamientos que deberían ser introducidos a escala local.

Pocos corredores urbanos...y los que existen no conectan bien ni transversalmente ni en sus terminales. Las posibilidades que ofrecen los ámbitos de aproximación 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. Su continuación con las vías de penetración urbana y con las vías transversales de reparto hacia los barrios presenta en general discontinuidades barreras a la circulación peatonal y estrangulamientos sin justificar en general. Los grandes nudos de tráfico motorizado, que también lo deberían ser en muchos casos para el tránsito peatonal y ciclista, no están diseñados para asumir este tipo de viajes, lo que se traduce en una importante deficiencia estructural del sistema no motorizado.

La tipología de espacio urbano debe quedar reflejada en la tipología de las vías que lo atraviesan, y el reparto en el diseño de los perfiles, no corresponde a los espacios urbanos que recorre, especialmente en las áreas comerciales.

Problemas de seguridad, en los cruces con el tráfico automóvil donde el viandante no tiene la prioridad, ni física ni funcionalmente en los pasos "de cebra", ni en los semáforos de peatones muchas veces pasados en prohibido por vehículos a velocidad elevada.

Las consecuencias de esta problemática son percibidas con mayor intensidad y gravedad por los peatones más vulnerables, niños, ancianos o personas con discapacidades permanentes y temporales. Según datos de la Comisión Europea la mitad de los europeos mayores de 65 años no salen a diario de su casa por diversos motivos: discapacidad motora, riesgos por el tráfico, imposibilidad de recorridos largos a pie, desorientación en una ciudad "ordenada" para el automóvil, etc. Los niños son igualmente peatones que pueden ser considerados como incapacitados para el tráfico. Hasta los ocho años no empiezan a entender las reglas del tráfico, no distinguen la diferencia entre izquierda y derecha, y en general sienten ansiedad por el tráfico de automóviles en el camino entre la casa y la escuela. La pérdida de proximidad entre la casa y la escuela por los riesgos inherentes al tráfico automóvil, incluso para los niños que van al colegio del barrio, junto a los modelos de vida ligados a la cultura del automóvil, influyen en la pérdida de las posibilidades educativas en el uso de la calle y del espacio urbano que tiene el viaje a la escuela en las edades tempranas.

La actuación consecuente para extender la peatonalidad (medidas favorables al peatón) a toda

la ciudad, trata en definitiva de aprovechar los efectos beneficiosos de la supresión del automóvil en las zonas y calles peatonales. Para ello se proponen las siguientes líneas de actuación:

Diseñar estos espacios, en los que el peatón se siente seguro y cómodo, con criterios de prioridad y comodidad peatonal en las calles atractivas por las actividades de su entorno.

Introducir criterios peatonales en áreas de especial sensibilidad (equipamientos, escuelas...) para favorecer su uso por los peatonales especiales.

Crear en la ciudad una red peatonal y de espacios públicos como potente alternativa a la movilidad urbana.

El ciudadano anda mucho más de lo creen los gestores y técnicos municipales cuando tiene itinerarios acondicionados que le permiten alcanzar los principales destinos urbanos. Este tipo de actuaciones es un terreno de ejemplos útiles en el necesario cambio cultural que requiere y suscita la moderación del tráfico, ya que permite el redescubrimiento de las calles y plazas como espacios idóneos para esa riqueza de facetas que constituye la vida cotidiana: el área peatonal se ha convertido en un importante lugar de aprendizaje de la vida urbana.

Gracias al concepto de itinerario peatonal y a la extensión de las mejoras en espacios libres de automóviles y de las condiciones de los desplazamientos peatonales en los barrios, la protección del peatón ha roto ya los estrechos márgenes con los que se planteaban las redes segregadas de las nuevas urbanizaciones, y las zonas peatonales clásicas de los centros, y se adentra ya tanto en la planificación del viario general urbano, como en la gestión diaria del mismo, en cuyas microdecisiones se juega la seguridad y comodidad de miles de viajes a pie.

En la ciudad de Vélez Málaga, según los datos de movilidad analizados en el diagnóstico del Plan de Movilidad, las áreas de centralidad urbana todavía siguen siendo el destino habitual de la mayoría de los ciudadanos (1.128 peatones / hora en el entorno de la Plaza de las Carmelitas y 2.022 peatones / hora en el entorno de Las Yucas – Paseo de Larios). El automóvil no puede tener en estas zonas la misma consideración que en viarios más modernos y las actuaciones de "contención" del automóvil en los centros deben ser enérgicas. El espacio ocupado por coches que circulan y aparcan debe dejar hueco a los "modos verdes" y a las funciones tradicionales de las calles de las áreas centrales e históricas.

En estos barrios vive un porcentaje importante de la población y si hacemos "accesible a pie" el centro urbano estamos colaborando a mejorar la calidad urbana y la eficiencia de las actividades que en él se localizan. Para ello la actuación simultánea en la priorización física y funcional de la red de transporte público y de la red peatonal y ciclista servirá para limitar al mismo tiempo la entrada de coches en los barrios del entorno del centro y en el centro mismo, y recuperar espacio público.

Este documento propone reordenar la ciudad a partir de lo que hoy se denomina el espacio colectivo, como elemento que conecta cada barrio con otros de la misma ciudad, cada equipamiento (de ocio, cultura, comercio...), con otros equipamientos y áreas de atracción del ciudadano. Este concepto, más amplio que el espacio público o espacio de calle, incluye al transporte público, alguno de cuyos elementos, estaciones y modernos intercambiadores, son hoy enclaves principales de la actividad ciudadana.

El espacio colectivo, el espacio de uso en común tanto dentro de los edificios públicos (equipamientos y centro de atracción peatonal) como en la calle, es un elemento clave que da continuidad a todas las actuaciones de potenciación peatonal. Precisamente el acceso a los equipamientos, dentro del barrio, es uno de los destinos que mayor porcentaje de viajes a pie concentran, y que por tanto ayudan a la animación de las calles, del espacio colectivo, y por tanto a defender nuestro modelo de ciudad mediterránea, de ciudad próxima.

Tanto en la red básica como en las propuestas que se han realizado para los barrios, la mejora

del espacio ha sido asociada a otras actividades fundamentales de la vida diaria, como es el comercio tradicional, tanto en el ámbito de barrio, en la calle principal donde todavía perviven cierto comercio de uso diario (alimentación, droguerías, prensa...), como a nivel ciudad, en las calles comerciales del centro urbano,..Esta se ha considerado una acción cada vez más necesaria para mantener “vivo” los centros urbanos de Vélez y Torre del Mar. En España tenemos ejemplos recientes y muy aleccionadores (Málaga, Granada, Córdoba...), actuaciones de mejora de las funciones peatonales y estanciales, que están sirviendo como elemento de relanzamiento y modernización de las estructuras comerciales, además de quitar coches de áreas sensibles, haciéndolas más habitables tanto para sus residentes como para los visitantes.

El modelo físico propuesto pretende rebasar la visión de las islas tradicionales sin conexión para ofertar la posibilidad de conectar cada barrio con el centro mediante corredores seguros, confortables y sin interferencias con otros modos de transporte motorizado.

Tanto la cómoda topografía Veleña, como los trazados viarios lineales han permitido recoger líneas origen-destino bastante directas y sin demasiadas complicaciones de trazado que solo requieren, en la mayoría de los casos, una adecuación funcional de los perfiles viarios, que ya en cierto modo se encuentran sobredimensionados para las necesidades deseables de Vélez Málaga.

La reorientación hacia la prioridad de la escala peatonal para toda la ciudad, tiene como referencias los distintos niveles de tratamiento y funcionalidad:

Red ocio – recreativa asociada a naturaleza

Itinerarios peatonales principales.

Las calles de uso peatonal.

Espacios de centralidad urbana de carácter estancial: parques, plazas y espacios libres.



Imagen del Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana

A continuación, se describen los criterios para definición de cada uno de ellos:

#### **La red de itinerarios peatonales de ciudad:**

Serán las calles más utilizadas por los peatones para moverse dentro de su barrio y en las conexiones barrios –áreas centrales, y hacia los equipamientos. Se han considerado dos tipos de tratamiento:

El segregado dentro del viario para que la movilidad peatonal discurra por la acera delimitada frente a la calzada por donde se mueven los motorizados, excepto en los encuentros de calles y cruces para el paso peatonal.

El itinerario en coexistencia sin delimitación física mediante "tratamiento integrado" de fachada a fachada con pavimento especial y espacio compartido por peatones-ciclistas y motorizados a velocidad moderada, máximo de 20 km/hora. Aplicación de regulación de la circulación mediante señal normalizada de código S-28: "Calle Residencial".

En el tratamiento de coexistencia se incluyen los principales ejes de actividad urbana, comercial, servicios, hoteles, etc, y calles comerciales interiores de las Áreas Centrales de la ciudad. El tratamiento segregado con prioridad peatonal exige una mínima anchura de acera según la jerarquía viaria. Así en las calles principales con actividades comerciales y de acceso a los equipamientos deberían ser como mínimo de 3 metros de anchura útil, sin obstáculos y con espacio adecuado para colocación de marquesinas para las paradas de autobús, es decir, un mínimo de 4 metros de acera total. En las vías distribuidoras se proponen aceras con ancho útil mínimo de 2,5m, y en el viario local se proponen aceras mínimas de 2 m de anchura total. En ambos tipos de tratamiento debe darse continuidad en cruces a los viandantes, físicamente con "plataformas peatonales" a nivel del acerado cuando se trate de vías locales y distribuidoras, y con pasos peatonales "cebra" o con regulación semafórica en el viario principal.

#### **Las calles de uso peatonal:**

Serán las calles de uso exclusivo para viandantes. Las propuestas de este tipo de calles son coincidentes con los entornos de equipamientos y para facilitar el acceso peatonal a las plazas y espacios libres.

La pavimentación se establecerá con idéntico tratamiento de fachada a fachada, y en el caso de que se prevean para ellas funciones estanciales y de encuentro, se equiparan con elementos de mobiliario urbano, y cuando las dimensiones lo permitan se incluirán líneas de arbolado.

#### **Los Espacios de Centralidad Urbana de carácter estancial:**

Se propone convertir en "espacios libres de coches" a aquellos lugares más concurridos por los ciudadanos de Vélez Málaga, incluyendo también los entornos de los principales equipamientos. En dichos entornos debe existir un entorno peatonal adecuado, tanto para el acceso a pie y en bicicleta como para que tengan un espacio asociado a su funcionamiento, libres de la presión del tráfico motorizado y del aparcamiento.

Este tipo de consideraciones aplicadas a los centros de atracción ciudadana exige adoptar determinadas medidas según el tipo de equipamientos de que se trate. Así en las áreas escolares, de colegios sobre todo, y en las asistenciales, centros de mayores y centros de salud, donde la visita de personas ancianas es frecuente, deben establecerse medidas de moderación de tráfico, reduciendo tanto el número de vehículos en circulación como los vehículos aparcados que aminoran la visibilidad de los peatones, y pasos peatonales elevados al nivel de la rasante de las aceras, mientras que los automóviles deben sobreelevar la meseta hasta cruzar la rasante donde se encuentra el peatón.

Normalmente, suele incluirse este tipo de medidas dentro de una reordenación viaria más amplia, en el ámbito de barrio como Zona 30, y a veces con tratamientos de coexistencia en las calles

de acceso.

También en las plazas y espacios libres de cierta entidad, deben aplicarse medidas de moderación y templado del tráfico motorizado imprescindible de residentes y autorizados, y establecer elementos similares a los descritos en las áreas escolares y asistenciales, regulándose como "Zonas 30". Este tipo de medidas se proponen para determinadas áreas y ejes concretos de barrio-ciudad dentro del apartado dedicado a las actuaciones de movilidad sostenible en los sectores urbanos de Vélez Málaga.

De acuerdo con estos conceptos, podríamos identificar en Vélez Málaga **cuatro subsistemas peatonales con demanda real para la construcción de una red para peatones a escala urbana:**

El sistema de aproximación a los Centros Urbanos.

Los corredores con destinos de grandes equipamientos urbanos excéntricos, hospitales, parques, etc.

Los conectores transversales, casi siempre conectores entre barrios.

Los corredores de intercambio con el territorio exterior e itinerarios paisajísticos.

De manera complementaria habría que añadir los circuitos internos de cada barrio, pero la diferencia de escala y los criterios de proximidad que deben imperar en su diseño hacen recomendable que estos sistemas más locales se incluyan en análisis independientes para cada zona de la ciudad.

Para el Sistema de aproximación a los Centros Urbanos, se han tenido en cuenta muy especialmente las limitaciones topográficas de la ciudad, que aunque realmente son reducidas imponen pautas de prioridad para las zonas del norte condicionando un trazado prioritario de carácter natural.

Este nivel se ha orientado especialmente como de conexión entre los barrios y el centro y casi en todo su trazado se ha asignado a viario existente de gran capacidad que solo requiere intervenciones de refuncionalización.

En todos los tramos, al final se ha hecho coincidir con elementos de intercambio modal, aparcamientos o estaciones de Transporte público de modo que la lectura de la red entre modos sea cómoda e identificable.

En el siguiente nivel se ha tratado de construir una red de aproximación y destino en el interior de las áreas centrales. En este nuevo nivel, prácticamente todos los trazados se encuentran actualmente bajo un intenso uso peatonal y se debe trabajar con áreas de circulación restringida solo a residentes y servicios. Este nivel de la red debe funcionar como una red casi independiente similar a la que se realiza en muchos barrios, pero teniendo en cuenta que sus conectores de origen son en unos casos los intercambiadores del sistema motorizado externo y en otros los terminales de los grandes corredores peatonales urbanos. De todos modos se recomienda la redacción de un plan de adaptación funcional a escala de diseño urbano para todas las piezas centrales afectadas.

En este nivel de red deben modificarse los criterios de diseño, dando prioridad absoluta al peatón (aunque se permitan accesos motorizados ocasionales) los criterios de diseño deben priorizar las cualidades estanciales de las calles y utilizar con frecuencia los planos continuos en los pavimentos.

Este nivel debe formar la base de la red peatonal interior y comenzar a estructurar la red urbana. Hay que tener en cuenta que este nivel asume los destinos peatonales de toda la ciudad y que sus deficiencias se proyectan con gran intensidad en otros niveles de la red.

El siguiente nivel de conectividad entre barrios no tiene entidad como sistema independiente, y es habitual subordinarlo a la implantación de otras infraestructuras, por lo que habitualmente se "construye" utilizando la red de "ejes de barrio" que aportan un cierto atractivo por su carácter de centralidad local y generan capacidad para su implantación. Aunque los ejes de barrio son fáciles de

implantar por su vinculación a los destinos locales es muy importante cuidar su conexión con las piezas de los barrios limítrofes para poder utilizar estos viarios como conexiones reales entre zonas. Los proyectos de estos ejes deberán justificar siempre su continuidad con otros elementos.

Este nivel va asociado a funciones de centralidad local y las políticas de asignación de usos deben potenciar el desarrollo de actividades asistenciales y económicas en su proximidad. Realmente el reconocimiento e implantación de este sistema es la base de la creación de políticas de proximidad que posibiliten realizar desplazamientos locales en los barrios sin necesidad de utilizar el automóvil.

El último nivel va asociado directamente al acompañamiento de las nuevas grandes infraestructuras viarias de circunvalación y debe plantear requerimientos a los proyectos que sean desarrollados por otras instituciones para que en vez de generar barreras a los corredores peatonales de conexión ciudad-campo, establezcan pasos cómodos y atractivos que posibiliten la utilización de las rutas externas.

LA RED DE CORREDORES MULTIMODALES

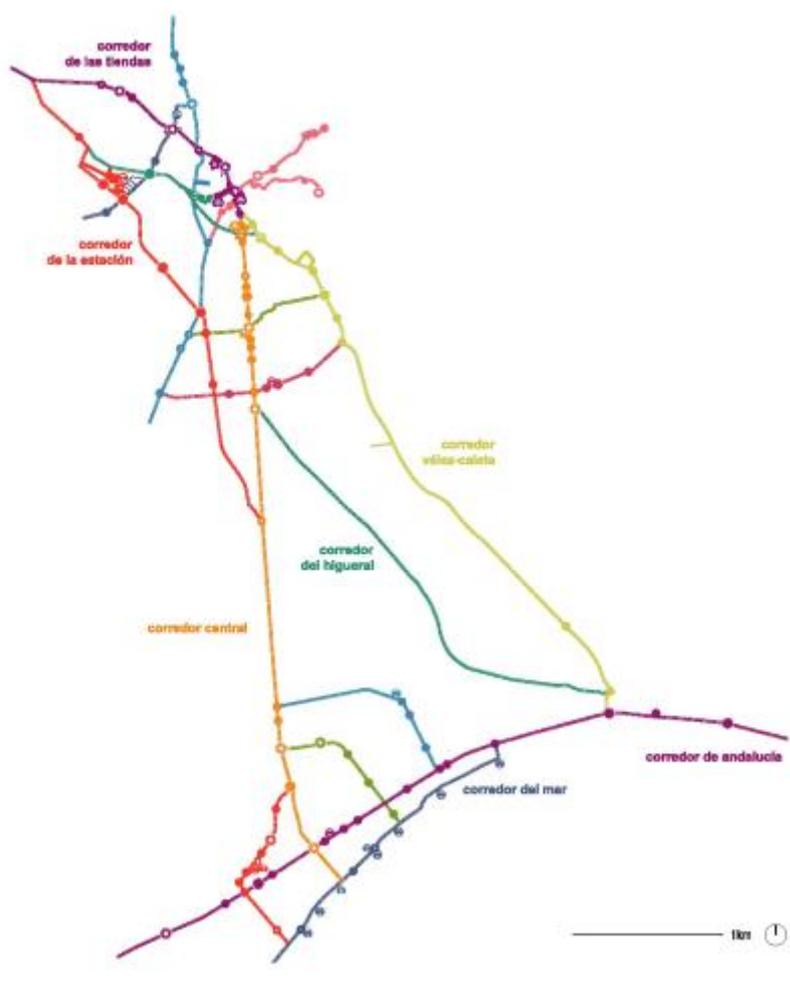


Imagen del Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana

3.2.8 La configuración de la red itinerarios ciclistas.

En este aspecto debemos de considerar los diversos estudios y propuestas realizadas desde el propio Ayuntamiento de Vélez Málaga, por un lado el **Plan Director de Vías Ciclabiles** y elaborado por ICS Ingenieros Consultores del Sur S.L., suscrito por Juan José Soto Mesa, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, y por otro lado el ya citado **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, trabajos redactados por el equipo multidisciplinar CONTORNO S.A. Proyectos Urbanos y Ambientales.

Se han realizado por un lado estudios de trazados sobre la estructura urbana de la ciudad compacta, partiendo de la disposición actual de trazados ya ejecutados, y por otro lado se hace un estudio de trazados a nivel del territorio, como vías verdes de ejercicio entre núcleos..

#### DEFINICIÓN DE LA RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

La reordenación del modelo movilidad y accesibilidad en bicicleta debe establecerse progresivamente con el cumplimiento de las medidas de mejora de todos los sistemas.

Las actuaciones propuestas como Vías Ciclistas deben perseguir los siguientes criterios:

1. Facilitar la movilidad cómoda y segura en bicicleta
2. Conectar entre si los principales equipamientos urbanos y de barrio
3. Articulación de la movilidad entre barrios, especialmente las relaciones dentro del Área Central de la ciudad
4. Integración con otros modos de transporte, especialmente con los intercambiadores de transporte de la ciudad

Aunque la concepción de la red ciclista se superpone a la red peatonal, se diferencia en los siguientes aspectos que deberán ser tenidos en cuenta:

1. Requerimientos de diseño específicos, que separan la circulación ciclista de otros modos
2. La capacidad del ciclista de asumir mayores distancias en cada desplazamiento que el peatón
3. Este sistema es muy sensible a las condiciones clinométricas, perdiendo efectividad en zonas de pendientes acusadas

Los corredores propuestos se organizan en distintos itinerarios que conforman la red básica de itinerarios ciclistas, buscando la conexión entre las áreas centrales de Vélez Málaga, y los Barrios periféricos.

El diseño de la red ha tenido muy en cuenta las condiciones topográficas de Vélez Málaga, teniendo en cuenta las potencias y oportunidades para el uso favorable de la bicicleta en la zona plana de la ciudad, frente a los barrios de la zona alta del Casco Histórico al norte del área central, donde la diferencia de cotas con la zona centro, dificulta la movilidad ciclista.

El fomento de la bicicleta aconseja accionar varios mecanismos al mismo tiempo. La construcción de una red específica es una necesidad ineludible, y más en un medio urbano altamente hostil a modos no motorizados, pero no es el único campo de acción posible. Desde luego es una condición necesaria pero no suficiente.

El objetivo se cumple en gran medida con el diseño de una red ciclista autónoma, sobre todo en las vías que poseen una capacidad más alta o una diferencia de velocidad elevada con otros modos mecanizados, pero es necesario también llamar la atención sobre algunos elementos complementarios a ésta:

La política urbanística: los medios no motorizados son más eficaces en las distancias cortas y medias. Para la bicicleta ello se cumple en distancias de entre 0,5 y 5 kilómetros. En este intervalo, la bicicleta es el medio más eficaz de todos, principalmente por razones de tiempo. Como consecuencia, la bicicleta será un medio muy favorecido por una política urbanística que prime la creación de cercanía, basada en densidad de residenciales medio-altas, es decir, representativa de una ciudad compacta, y la diversidad de usos, huyendo del urbanismo monofuncional, tendente a la segregación.

Los diseños de urbanización: con las actividades de urbanización se define en el territorio urbano la intención y el reparto de usos en los viales. Cuando se ocupa nuevo suelo y se crean nuevos viales, es fundamental que integren ya la previsión de uso por parte de las bicicletas. Para que esto se produzca es necesario integrar la bicicleta en los planes especiales y en los proyectos de urbanización, creando normas urbanísticas para este cometido. Estas normas deberán incluir la obligatoriedad de la

inclusión de la bicicleta como medio de transporte en los futuros diseños tanto en la reserva de espacio viario como en la instalación de señalización y demás infraestructura de mobiliario urbano, como pueden ser los aparcamientos.

La reurbanización de calles, avenidas y travesías urbanas, puede constituir también una inmejorable oportunidad para la creación de infraestructura ciclista porque, en la mayoría de los casos, esta reurbanización está suponiendo una reorganización del espacio viario disponible.

Medidas de pacificación del tráfico: el conflicto en los espacios viarios de movilidad compartida entre medios motorizados y medios no motorizados debe ser solventado aplicando medidas que reduzcan la velocidad de los medios motorizados disminuyendo así su peligrosidad de forma exponencial. Medidas de gestión como la delimitación de zonas 20 o zonas 30 consiguen un efecto satisfactorio.

También mediante la construcción de elementos que obligan al conductor a reducir su velocidad, como lomos y plataformas peatonales elevadas, firmes coloreados o rugosos. En este último caso se ha de poner especial cuidado porque muchos de estos elementos también podrían perjudicar la circulación ciclista.

Relación con los medios de transporte público colectivo (TPC): La opción por un sistema de movilidad más sostenible incluye el fomento de los medios más eficientes, menos contaminantes y también más eficaces. Lógicamente, los sistemas de TPC juegan un papel muy importante. El TPC conjugado con los medios no motorizados, la intermodalidad peatón-bici-TPC se configura como la estrategia de futuro más válida para el transporte urbano e interurbano. Por tanto, es imprescindible la coordinación entre ambas tipologías de transporte. La coordinación e imbricación entre los modos no motorizados y el TPC deben ser consideradas de forma prioritaria en la planificación del transporte metropolitano y este hecho debe ser también objeto de comunicación a la ciudadanía.

Las técnicas para que esa complementariedad sea efectiva están ya suficientemente probadas y pueden categorizarse en los siguientes ejes fundamentales:

El diseño y la construcción de carriles compartidos bus -bici, con suficiente anchura y medidas de seguridad.

El fomento de la intermodalidad entre ambos medios mediante la instalación de zonas adecuadas para el aparcamiento, en las estaciones, apeaderos, paradas de regulación y zonas de nodo, y la adecuación de espacios en el interior del material móvil para que las bicicletas puedan ser transportadas como equipaje en todas las franjas horarias. La intermodalidad entre modos requerirá la participación activa de las empresas concesionarias del sistema de transporte colectivo en el ámbito de Vélez Málaga.



Esquema de la red de carril bici en la Ciudad Compacta.  
Fuente: Elaboración propia



Esquema de la red de carril bici en el Litoral Oeste.  
Fuente: Elaboración propia

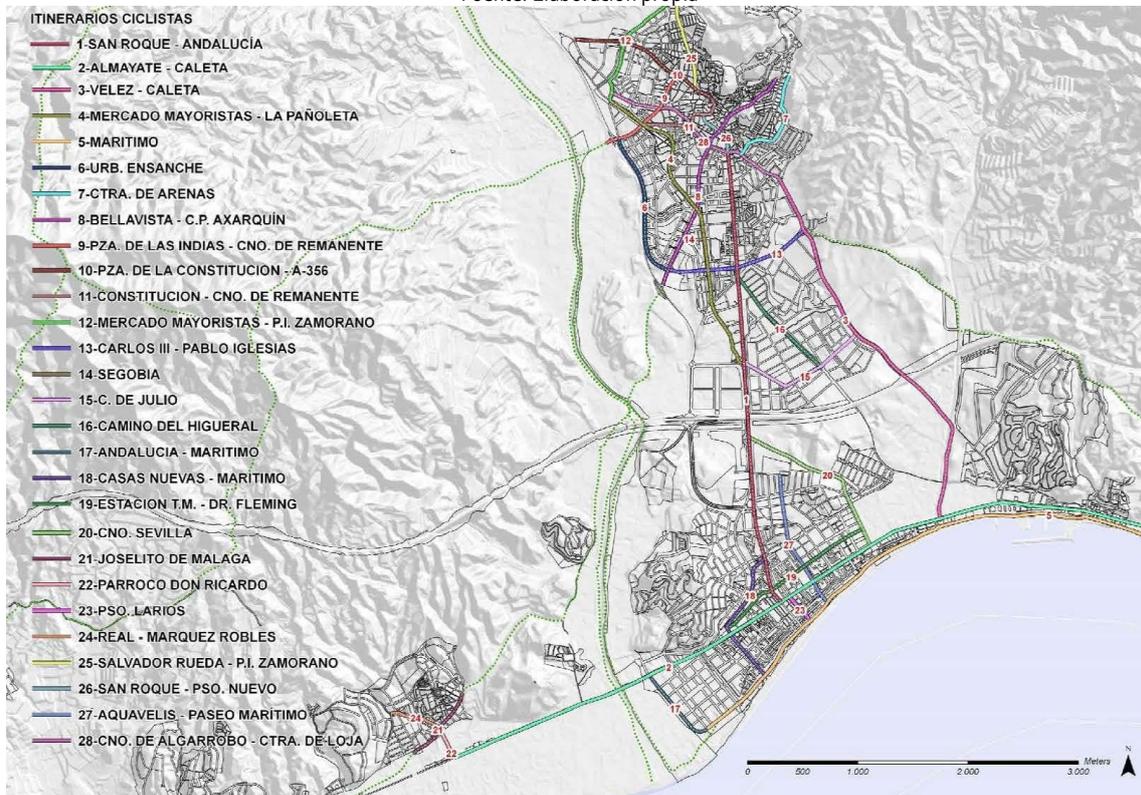


Imagen del Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana



Imagen del Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana

### 3.3. 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 la red viaria 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.

#### 3.3.1 Red viaria interurbana y red viaria urbana principal.

El municipio cuenta con dos ejes viarios principales, de los que se podrían denominar estructurales a efectos territoriales, y que sustentan 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 Puertas 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 Benajafe, desde el límite occidental del término municipal, P.K. 258+100, hasta el final de la travesía de Benajafe, 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 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 Benajárfefe, sin afectar al tráfico y mermar la capacidad de esta vía. En el tramo correspondiente a la travesía de Benajárfefe, 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 Benajárfefe Alto, que es de titularidad municipal y da acceso desde la N-340a y desde el núcleo urbano de Benajárfefe, 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 aún 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 esta 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. Bordear 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 la 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 nordeste 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 pendientes de esta zona (SUo.VM-13 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, SUo.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 está 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.

### **TRIANAY 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).

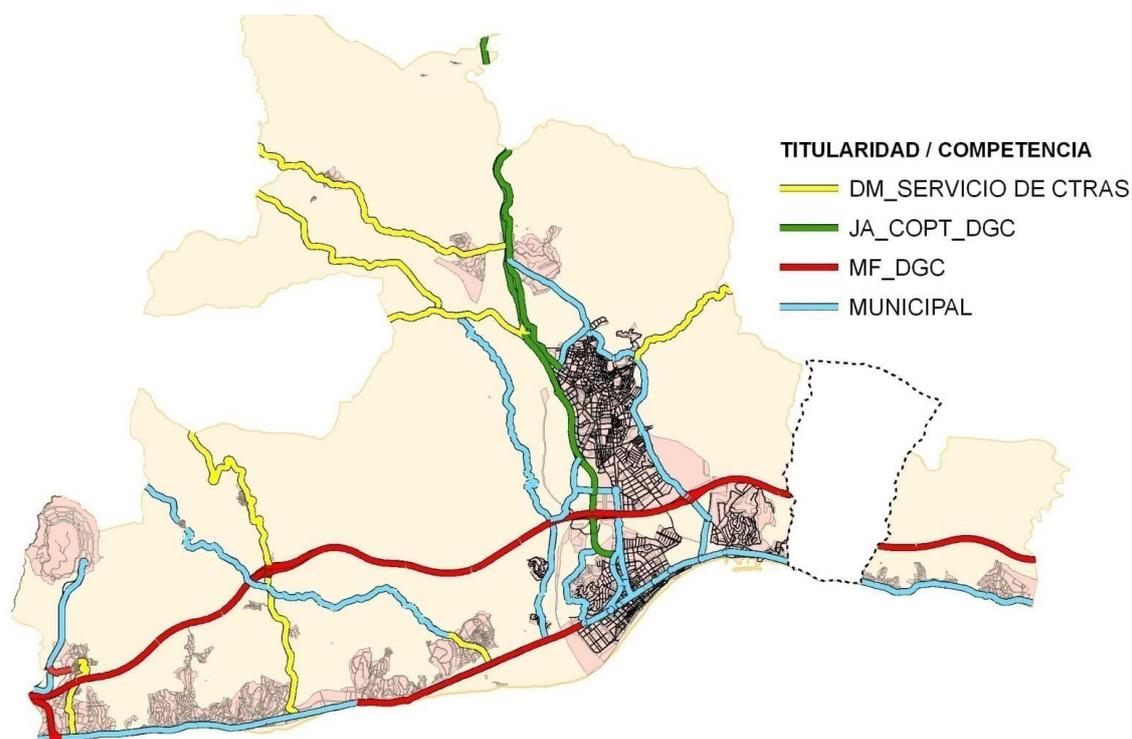


Imagen del término municipal de Vélez Málaga. Clasificación según titularidad PMV

### 3.3.2. 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. Vivar 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 Alfacaes) 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, discuriendo 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 continúa 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 Ventorrillo 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 Ventorrillo 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 Alfacares, 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.

### 3.3.3. 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 línea 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, Benajárfes 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 continúa 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 ingieren 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 Tecnológico hasta conectarse con el Colector municipal del Camino de Remanentes. En la actualidad recoge las aguas residuales del sector SUO.TRA-3S2 y Parque Tecnológico. 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 injerir 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.

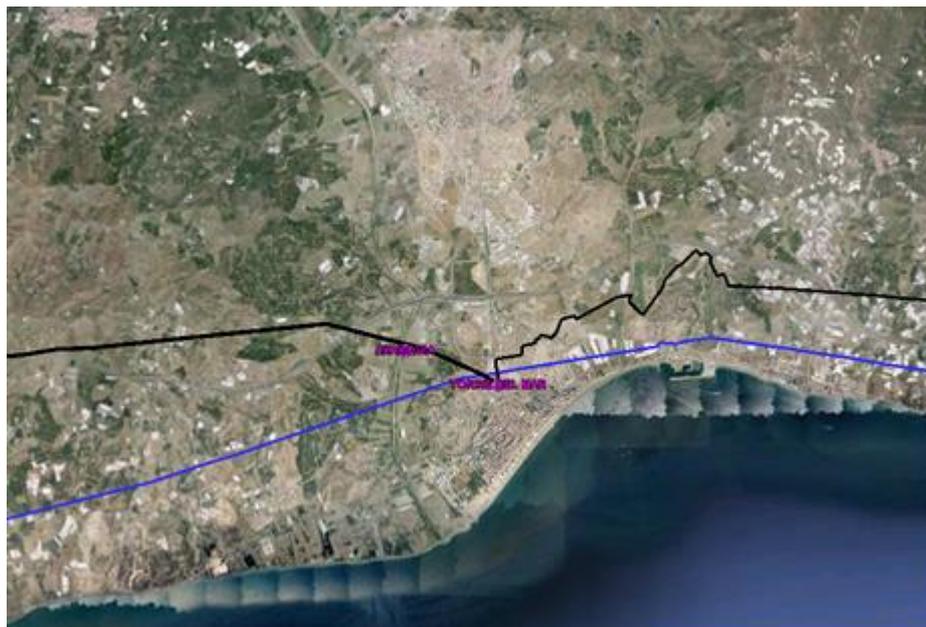
#### **3.3.4 Sistema de energía eléctrica.**

### **LAS LINEAS ELECTRICAS DE ALTA TENSIÓN 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 TENSIÓN 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 Benajarafe 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 MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA ELÉCTRICO 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)

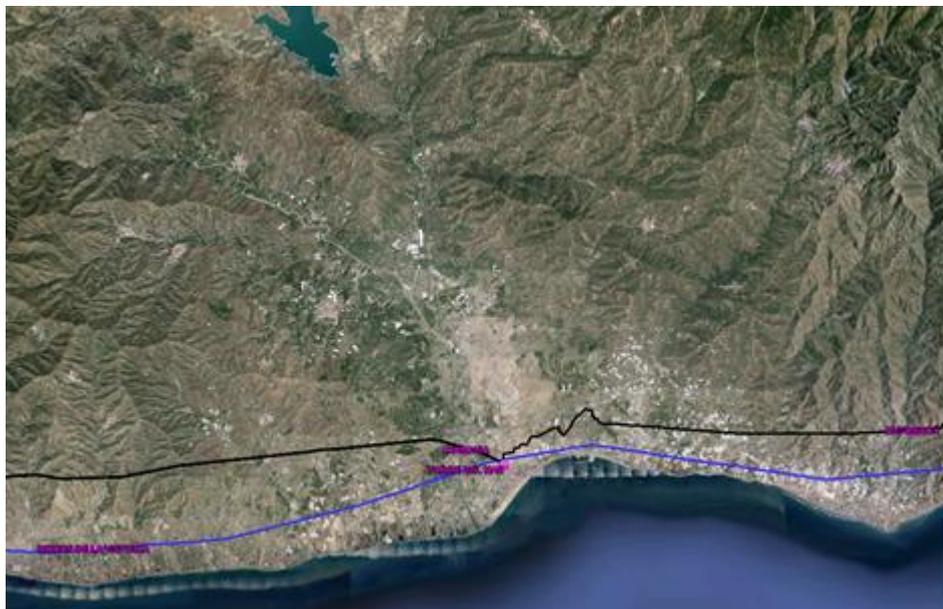
De acuerdo con estas consideraciones, el nuevo Plan General propondrá en su caso, la modernización de la infraestructura eléctrica del municipio de Vélez Málaga para la ejecución de infraestructuras eléctricas, considerando que el futuro precisará de propuestas de modernización de las infraestructuras 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 Benajárfate, 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.

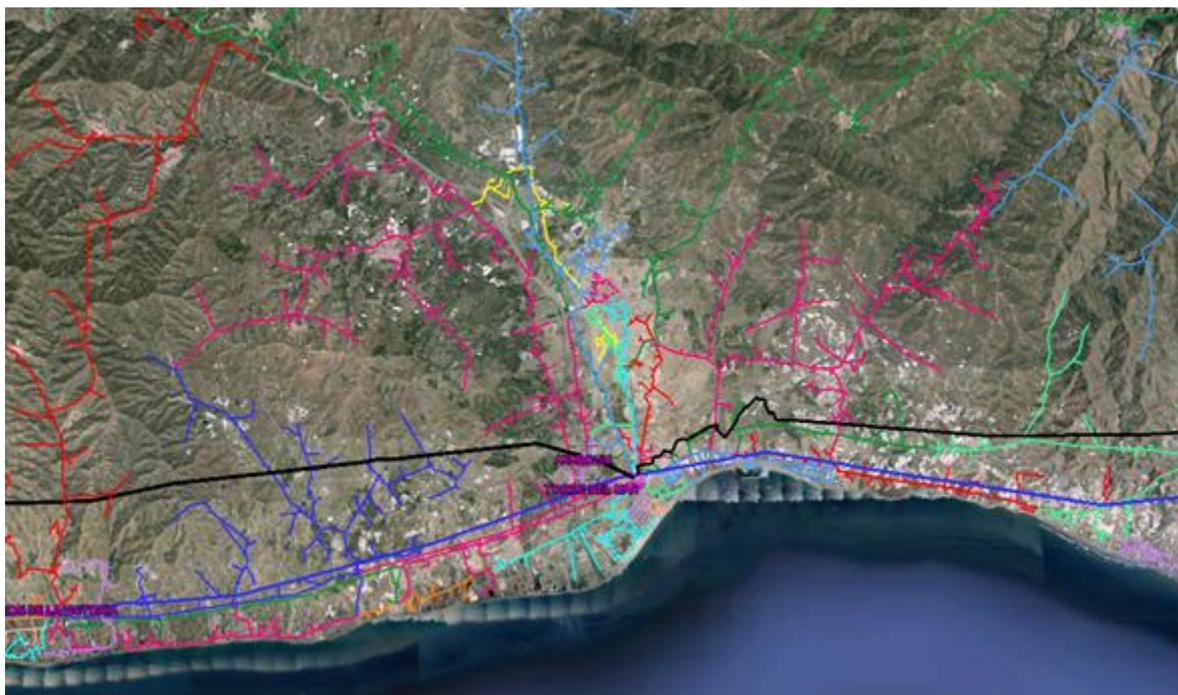
Por esta razón se propiciará la instalación de nuevas subestaciones para distribución a los nuevos crecimientos urbanísticos que se prevean en el nuevo Plan General, fundamentalmente en la zona del litoral oeste si se produjesen, aumentando la robustez del sistema eléctrico de esta zona.

### 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 Benajárfes.

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

#### 4. LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL CON INCIDENCIA EN EL MUNICIPIO

La Ley 1/1994, de 11 de Enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía (LOTA) 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 incorporación 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.

A partir de la entrada en vigor de la LOTA se han aprobado el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (P.O.T.A.), mediante el Decreto 206/2.006, de 28 de noviembre, el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (P.P.C.L.A.), mediante el Decreto 141/2015, de 26 de Mayo, y varios planes de ámbito subregional, entre ellos el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental-Axarquía (P.O.T.AX.), en el que queda integrado el municipio de Vélez-Málaga, mediante el Decreto 147/2006 de 18 de julio, siendo estos los instrumentos de planificación territorial los que han de considerarse como referencia en el proceso de revisión del P.G.O.U. de Vélez Málaga.

En el momento de redactar esta Memoria el P.P.C.L.A. se encuentra anulado por sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía.



## 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, de la "Costa del Sol Oriental-Axarquía", (P.O.T.AX.) 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 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, es 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 de ciudad

En la Norma 45 del POTA se determina lo siguiente:

*"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”, el PGOU 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, determina las limitaciones al crecimiento superficial y poblacional del planeamiento urbanístico general en el periodo de ocho años desde su aprobación definitiva y 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.*”

#### **4.1.2 La Norma 45 del P.O.T.A.**

Si bien el P.O.T.A. 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, no obstante, desde su aprobación, ha sido la Norma 45, que define el “Modelo de Ciudad”, la que se ha considerado como elemento esencial por parte de la Comunidad Autónoma de Andalucía a efectos de valorar la adaptación de los PGOU al POTA.

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.

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 se determinan las limitaciones al crecimiento urbano, tal como ya se ha expuesto.

Esta Norma, y en concreto este punto de la misma, ha dado lugar a la difusión de sucesivas instrucciones técnicas por parte de la Administración Autonómica, estando vigente actualmente la Instrucción 1/2.014 de la Secretaría General de Ordenación del Territorio en relación a la incidencia territorial de los instrumentos de planeamiento urbanístico general y la adecuación de los mismos a la planificación territorial, 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, para 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.

De acuerdo a ello se incluye en otro documento independiente del presente PGOU una justificación documentada del cumplimiento de la aplicación de las determinaciones de la Norma 45 del P.O.T.A.

#### **4.2. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO “COSTA DEL SOL ORIENTAL-AXARQUÍA” (P.O.T.AX.)**

El municipio de Vélez Málaga se encuentra incluido en el ámbito supramunicipal del P.O.T.AX. 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 respecto a la revisión del P.G.O.U. 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. y que se definen a continuación.

#### **4.2.1 POT "Costa del Sol 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".

Si bien el P.O.T.AX. no ha sido expresamente revisado no obstante posteriormente ha sido aprobado el Plan de Protección del Corredor Litoral del Andalucía (P.P.C.L.A.), tal como ya se ha expuesto, y éste modifica algunas determinaciones de aquél tal como más adelante se expondrá.

##### **- Interpretación del P.O.T.AX.**

En el apartado 7 del artículo 6 (N) "Documentación del Plan" 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.*

Por otra parte en el apartado 8 se indica lo siguiente:

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

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

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.

#### **4.2.2 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. 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 durante el proceso de tramitación de la revisión el Ayuntamiento de Vélez Málaga debe solicitar información a los organismos públicos competentes (sectoriales de Autonomía y Estado) 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. de Vélez Málaga se debe justificar, 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.*

Asimismo 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. clasifique, en su caso, como urbanizable para dar respuesta a las demandas de uso para residencia permanente de la población del municipio, 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 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 6o "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, cuyas funciones esenciales son de articulación del ámbito en el eje costero mediterráneo y de distribuidor general del litoral de la Axarquía.*

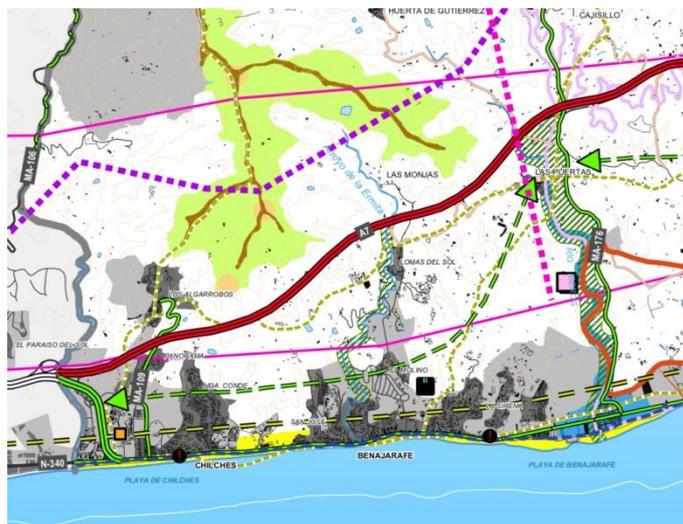
Con respecto a la revisión del P.G.O.U. las intersecciones entre la red de conexión exterior y la red de conexión interna “deberán asegurar la suficiente capacidad para que no afecte al conjunto del sistema viario ni repercuta negativamente en los tiempos de recorrido”.

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. Respecto a ello en Octubre de 2012 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, 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 “Viario 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.

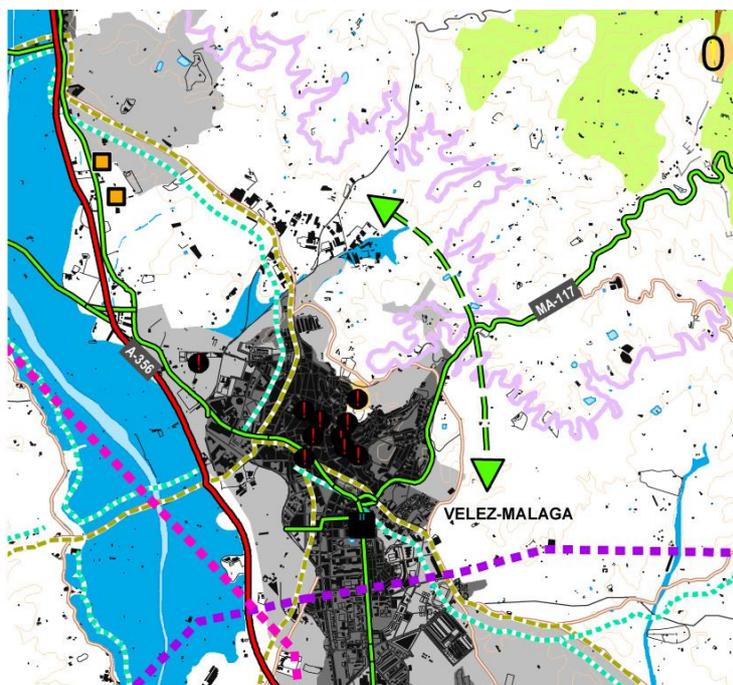


Nuevo itinerario litoral interior de conexión entre la Ma-176 con la Ma-175

Estas trazas deben 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:

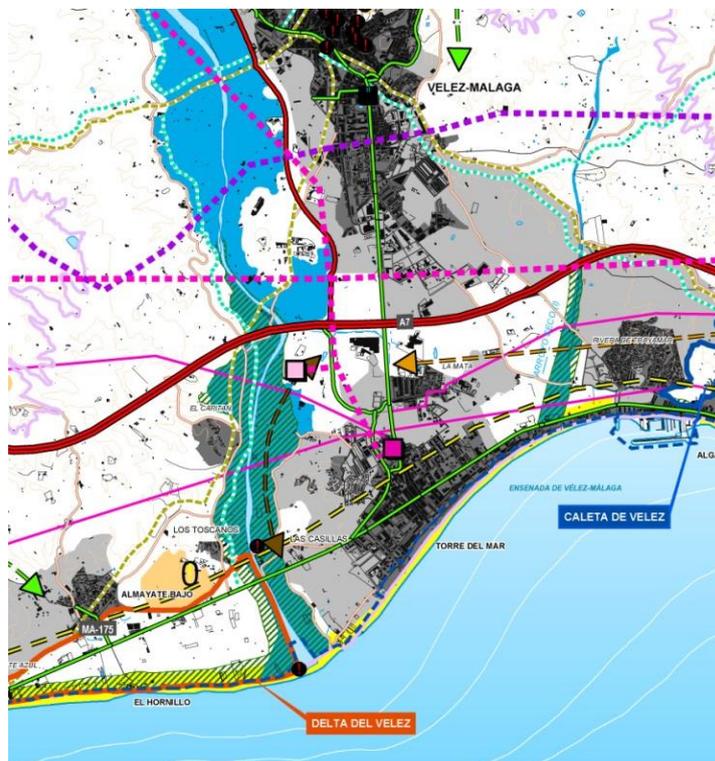
*a) Adaptación del viario N-340 como eje costero de carácter urbano para los tráficos de corto y medio recorrido, ajustando sus condiciones físicas y geométricas a la movilidad interurbana y a la demanda de los modos de movilidad no motorizada. Asimismo se deberán prever los accesos a las estaciones 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., que aún no se ha redactado.

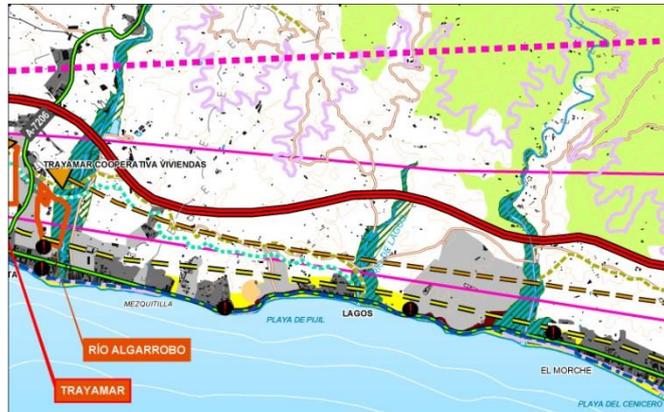
**Nuevo enlace urbano A-356 con la N-340 por la margen izquierda del río Vélez.**



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. Esta variante se ha previsto en la Revisión del P.G.O.U.

**Vía Intermedia Torre del Mar-Nerja entre la autovía A-7 y el viario N-340.**

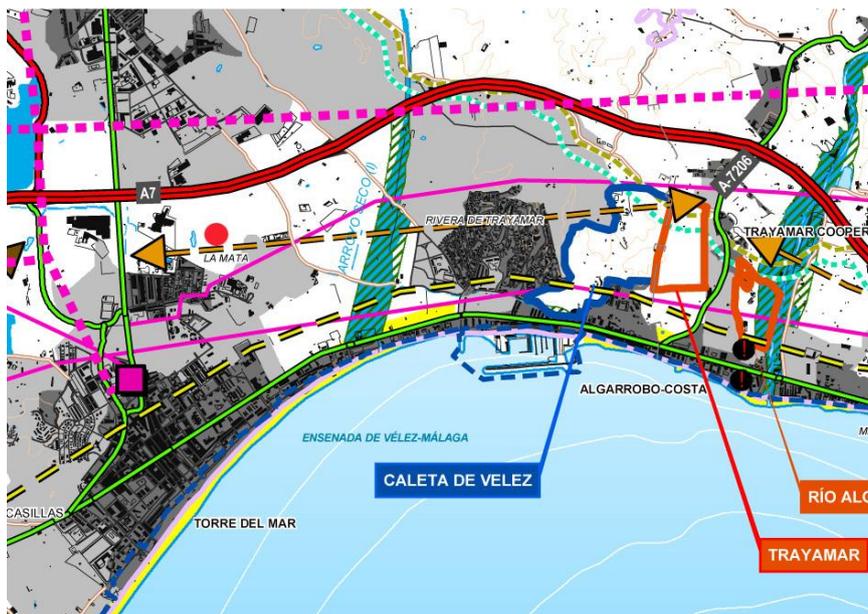


Vía Intermedia entre la Autovía A7 y la antigua CN-340 entre Caleta de Vélez, Torrox y Nerja

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 revisión del P.G.O.U. 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 ambas 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. 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, durante la tramitación del PGOU 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. 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 basándose 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. 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, 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 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. 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. 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. No obstante en la revisión del P.G.O.U. puede considerarse 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", discurriendo 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:

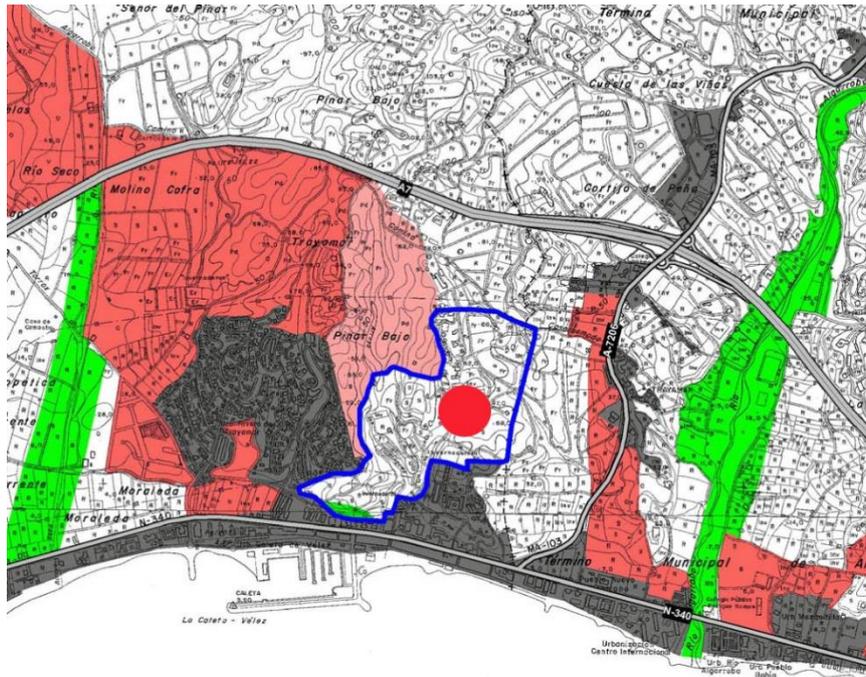
- a) *Los suelos se ubicarán en las proximidades de la red viaria definida por este Plan y conectados con ella a una distancia no superior a 500 metros.*
- b) *Las necesidades de nuevo suelo para estas actividades se desarrollarán, de forma preferente, en continuidad física con los núcleos urbanos, ó 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. 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. En la Revisión del P.G.O.U. se prevé el sector SUS.CC.VM.6 para un centro logístico de transportes, junto a la Autovía A-7 en colindancia con los desarrollos urbanos ya existentes.

### **- 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 o 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. 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.

Cabe señalar que esta área de oportunidad se localiza en una zona que no reúne las condiciones de alta accesibilidad que requiere un área productiva y que tiene una vocación residencial-turística, de conformidad con los usos ya existentes en todo su entorno. Por ello el PGOU ha optado por relocalizar esta actuación en la zona de La Barranca, junto al actual centro comercial "El Ingenio", la cual cuenta con una accesibilidad de primer nivel, con un acceso directo desde el nudo de la A-7 por la A-356R y con una clara potencialidad para usos comerciales y de ocio, debido al centro comercial existente y cuyas necesidades de crecimiento ya se han puesto de manifiesto. Esta actuación se concreta en el sector de suelo urbanizable SUS.CC.T-1, que se delimita a tales efectos.

**- USOS TURÍSTICOS Y VACACIONALES (D y R)**

**Colindantes con Suelo Urbanos o Urbanizables existentes**

En el supuesto de que se propongan por la Revisión del P.G.O.U. nuevas extensiones urbanas y desarrollos de suelo para usos turísticos o de segunda residencia, colindantes con suelos urbanos o 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.

#### **No colindantes con Suelo Urbanos o Urbanizables existentes**

En el caso de que la Revisión del P.G.O.U. 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.*

La Normativa del P.O.T.AX. indica, con carácter de directriz que los ámbitos delimitados para usos turísticos o de segunda residencia, no colindantes con suelos urbanos existentes, en su caso urbanizables, no podrán tener una edificabilidad bruta superior a 0,10 m<sup>2</sup>t/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)**

El P.O.T.AX. delimita varias Zonas de Dinamización Turística que, en función de la demanda y de la estrategia de desarrollo de cada municipio, podrán, en su caso, ser calificadas total o parcialmente por el planeamiento urbanístico general, de acuerdo con su finalidad.

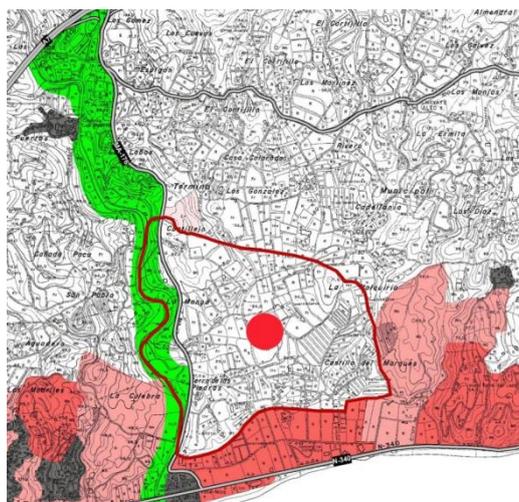
En estos ámbitos se podrán ubicar establecimientos hoteleros, viviendas y las dotaciones correspondientes, equipamientos y servicios que demande la población vacacional y turística, siendo su objetivo básico la contribución a mejorar la oferta de servicios especializados al turismo.

En el municipio de Vélez Málaga, el P.O.T.AX. ha propuesto dos Zonas de Dinamización Turística, localizadas en el espacio litoral:

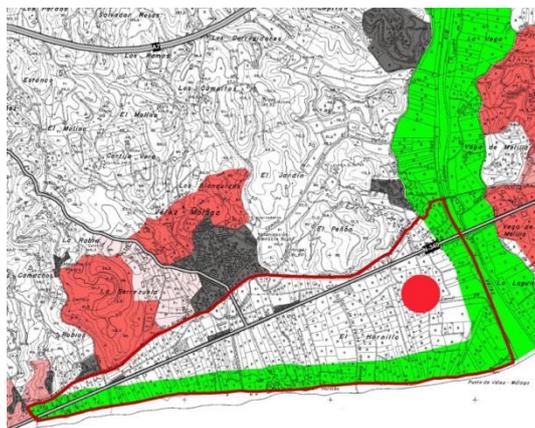
- a) Valle de Niza \_\_\_\_\_superf: 148 has
- b) Delta del Vélez \_\_\_\_\_superf: 207 has

TOTAL \_\_\_\_\_ 355 has

Su 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"

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).*

Asimismo el POTAX exige el cumplimiento de 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 además 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)

Respecto a estas determinaciones el P.G.O.U. incorpora la zona de dinamización del "Delta del Vélez" como suelo urbanizable no sectorizado a efectos de posibilitar el desarrollo de esta actuación por cuanto reúne unas excelentes condiciones topográficas, paisajísticas, culturales, de accesibilidad y de vinculación directa con el litoral que suponen un gran atractivo turístico para generar un polo de alta calidad. No obstante no se incorpora la zona de "Valle de Niza" por no reunir ninguna de esas condiciones, resultar absolutamente excesivo para la demanda existente y prevista, teniendo en cuenta los desarrollos de los últimos años, y por afectar a suelos de cultivos subtropicales que tiene una gran productividad económica y presentan un paisaje agrícola singular que es necesario mantener.

#### **- 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 deben tenerse en cuenta en la revisión del P.G.O.U., 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)*
- 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 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 o el establecimiento de nuevas previsiones de demanda de agua, se traslada temporalmente a una posible revisión de dicho Plan.

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 en los artículos 55 a 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. 6o 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 cumbres 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 cubiertas 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. 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)

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.*

### **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. se deberá clasificar estas Zonas cautelares como Suelo no urbanizable. En ellas sólo estarán permitidos los usos agrícolas no intensivos, forestales y naturalísticos.

Asimismo, 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. 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. *Los instrumentos de planeamiento general definirán 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**

El P.O.T.AX. también incluye, en sus artículos 102 a 115, determinaciones en relación con los Servicios Supramunicipales Básicos (infraestructuras de abastecimiento y depuración de aguas, infraestructuras energéticas y de telecomunicación e instalaciones de residuos sólidos) que deben ser tenidas en cuenta en la revisión del PGOU.

## **5. LA PLANIFICACIÓN AMBIENTAL Y LA PREVENCIÓN DE RIESGOS**

Además de los instrumentos de ordenación del territorio expuestos en el apartado anterior la revisión del PGOU debe tener en cuenta también los objetivos y determinaciones de aquellos instrumentos de planificación ambiental y de prevención de riesgos que resulten de aplicación.

### **5.1. EL PLAN DE MEDIO AMBIENTE DE ANDALUCÍA**

El vigente Plan de Medio Ambiente de Andalucía Horizonte 2017 fue aprobado mediante Acuerdo de Consejo de Gobierno de 14 de febrero de 2012, al finalizar la vigencia del Plan elaborado para el periodo 2004-2010.

Constituye una figura de planificación integradora, mediante la cual se diseña e instrumenta la

política ambiental de la comunidad autónoma hasta 2017. El conjunto de estrategias, directrices, y programas que constituyen su contenido fundamental están en sintonía con las directrices y estrategias emanadas desde las diferentes instancias de decisión (Naciones Unidas, Unión Europea, etc) para hacer frente a los problemas ambientales desde la escala global a la propiamente regional.

El Plan de Medio Ambiente de Andalucía para el periodo 2012-2017 se aborda desde la perspectiva de las nuevas orientaciones de la política ambiental en el contexto mundial, europeo y español, así como, desde las distintas políticas que en el ámbito autonómico norman y orientan el desarrollo de Andalucía y que se plasman en el conjunto de Planes y Programas de carácter global y sectorial de ámbito regional.

Como resultado, se establecen como principios orientadores de la nueva planificación:

- a) La urgente necesidad de poner freno al cambio climático.
- b) La reforma de la gobernanza con el objetivo final de conectar a las instituciones y poderes públicos con los ciudadanos.
- c) El desarrollo socioeconómico, desde una percepción del medio ambiente como motor de desarrollo socioeconómico y reconociendo su potencialidad como yacimiento de empleo.
- d) El paisaje, ya que su compleja realidad y diversidad de elementos que lo conforman, hacen necesario su tratamiento de una forma integral.

## **5.2. EL PLAN DE HUMEDALES DE ANDALUCÍA**

El Plan Andaluz de Humedales fue aprobado mediante la Resolución de 4/11/2002 de la Dirección General de la red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales.

Se trata de un documento marco para la planificación, ordenación y gestión de los humedales andaluces, donde se establecen los principios y criterios de gestión, los programas sectoriales, las acciones prioritizadas y los procedimientos necesarios para conseguir una coexistencia entre el mantenimiento de la integridad ecológica de los humedales andaluces y la utilización sostenible de los recursos.

Este Plan se considera fundamental para asegurar la conservación del patrimonio andaluz de humedales y para coordinar las acciones a desarrollar por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio con las otras Administraciones, así como con las directrices establecidas en otras estrategias nacionales e internacionales sobre conservación de humedales. Además, contribuye a la aplicación y desarrollo en Andalucía del Plan Estratégico Español para la Conservación y el Uso Racional de los Humedales, aprobado el 19/10/1999 por la Comisión Nacional de Conservación de la Naturaleza.

En el término municipal de Vélez-Málaga se localiza el humedal marino costero de la desembocadura del río Vélez el cual está incluido en el Inventario de Humedales de Andalucía.

## **5.3. EL PLAN FORESTAL ANDALUZ**

La planificación forestal en Andalucía se articula en torno al marco de referencia que supone el Plan Forestal Andaluz, aprobado por Acuerdo de Consejo de Gobierno el 7 de febrero de 1989. Con ello, la Comunidad Autónoma Andaluza lideró el proceso de reforma de la política forestal planteada por el Estado con la descentralización política en el ámbito de la gestión forestal, y además fue pionera a nivel europeo en la inclusión de los principios internacionales del desarrollo forestal sostenible.

El Plan Forestal Andaluz fue el resultado del consenso social de los andaluces interesados en el sector forestal, y preocupados por el medio ambiente. Las reflexiones que durante la década de los años ochenta se realizaron en diversos foros internacionales y europeos originaron los principios inspiradores de la nueva estrategia forestal:

- La integración de la conservación y el desarrollo.
- Necesidad de establecimiento de un desarrollo duradero.
- El favorecimiento de medidas para protección de los suelos, de los regímenes hidráulicos y hábitats naturales, la promoción de la silvicultura y la importancia de la función social y recreativa de los bosques.
- El inicio incipiente de una política forestal a nivel europeo con medidas de protección de los bosques y el apoyo a algunas de las acciones de desarrollo y aprovechamiento en bosques.

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

#### 5.4. LA ESTRATEGIA DE PAISAJE DE ANDALUCÍA

La Estrategia de Paisaje de Andalucía fue aprobada en Consejo de Gobierno el 6 de marzo de 2012 y constituye el instrumento de gestión paisajística compartido, integrado y coordinado en la región; que tiene el objetivo de integrar el paisaje en todas las políticas de la Junta de Andalucía con posible repercusión directa o indirecta sobre el mismo.

Los objetivos establecidos en la Estrategia de Paisaje de Andalucía se encuentran en consonancia con el Convenio Europeo del Paisaje de Florencia y son los siguientes:

- Impulsar la recuperación y mejora paisajística del patrimonio natural.
- Impulsar la recuperación y mejora paisajística del patrimonio cultural.
- Cualificar los espacios urbanos.
- Cualificar los paisajes asociados a actividades productivas.
- Cualificar las infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones.
- Implementar instrumentos de gobernanza paisajística.
- Potenciar la sensibilización, la educación y formación en materia de paisaje.

#### 5.5. LA ESTRATEGIA ANDALUZA ANTE EL CAMBIO CLIMÁTICO

La Estrategia Andaluza ante el Cambio Climático fue aprobada en 2002 y consiste en un conjunto de medidas que deben ser ejecutadas por diferentes departamentos del Gobierno andaluz, como aportación a la Estrategia Española ante el Cambio Climático. En concreto, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio asume la representación de la Junta de Andalucía en el Pleno y la Comisión Permanente del Consejo Nacional del Clima, así como las labores de coordinación e impulso de la Estrategia con medidas como la creación de un Panel de Seguimiento de la Estrategia Andaluza ante el Cambio Climático y una Secretaría Técnica de apoyo a la misma, el desarrollo de instrumentos de prevención y control ambiental, la puesta en marcha de políticas en materia forestal y de biodiversidad y el desarrollo de instrumentos de planificación e indicadores de seguimiento del fenómeno, como el Sistema de Información de Climatología Ambiental.

En agosto de 2010, dentro del marco de la Estrategia, el Consejo de Gobierno aprobó el Programa de Adaptación al Cambio Climático destinado a minimizar los efectos negativos de este fenómeno en Andalucía.

En cuanto a las medidas adoptadas en materia de planificación e información por la Consejería de Medio Ambiente, destaca la inclusión en la planificación ambiental de información sobre los posibles escenarios futuros de cambio climático. La Consejería de Agricultura y Pesca asume, entre otras, la planificación y realización de medidas de fomento de sistemas, métodos y prácticas de cultivos

extensivos y respetuosos con el Medio Ambiente e intensificación del apoyo a la modernización de los regadíos, y la Conserjería de Obras Públicas y Transportes, el impulso de políticas de gestión sostenible y eficiente del uso del agua.

## 5.6. LA ESTRATEGIA ANDALUZA DE SOSTENIBILIDAD URBANA

La Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana, que fue aprobada en Consejo de Gobierno el 3 de mayo de 2011, se considera actualmente la referencia marco de las políticas encaminadas a la consecución del desarrollo sostenible en Andalucía.

Su objetivo principal es la incorporación de criterios y medidas de sostenibilidad en las políticas con mayor implicación en los procesos de desarrollo urbano. La ordenación territorial, la urbanística, la planificación y gestión de la movilidad, el uso que nuestras ciudades hacen de los recursos naturales y energéticos, constituyen elementos claves en la construcción de la ciudad sostenible.

Los objetivos en los que se articula la estrategia son los siguientes:

- Promover el modelo de ciudad compacta, diversa, eficiente y cohesionada socialmente
- Uso razonable y sostenible de recursos
- Mejorar la calidad urbana y la calidad de vida de la ciudadanía
- Cumplimiento de los objetivos de emisión fijados en los diferentes protocolos y acuerdos internacionales.
- Impulsar la innovación tecnológica y especialmente en procedimientos de gestión, planificación y organización de instituciones
- Ofrecer criterios de sostenibilidad a las políticas sectoriales para incorporarlos a través de instrumentos normativos, de desarrollo o estratégicos
- Impulsar una nueva cultura de la movilidad y accesibilidad
- Fomentar las acciones transversales de coordinación entre todos los departamentos y administraciones

Los objetivos se desglosan en una serie de líneas estratégicas desgranadas en actuaciones concretas, de las que se reseñan las que cuentan con una más directa relación con el Plan de Ordenación de Vélez-Málaga.

### - Movilidad y Accesibilidad

Evitar la expansión de los espacios urbanos dependientes del automóvil, frenando el urbanismo, 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.

### - Desarrollo Urbano

Favorecer un uso eficiente del suelo, no crecer ilimitadamente.

### - Edificación

Fomentar la construcción bioclimática basada en la eficiencia energética de los edificios.

### - Ciudad y Territorio

Integrar en la planificación territorial objetivos ambientales y sociales de forma explícita.

### - Metabolismo Urbano

Integrar el concepto de eficiencia energética en la organización de las ciudades, en la ordenación urbanística, en la edificación, en los sistemas de movilidad y accesibilidad y en la

gestión urbana.

- La Biodiversidad y los Espacios Libres en los Sistemas Urbanos

Considerar al espacio libre como elemento esencial del funcionamiento de los sistemas territoriales, más allá de su habitual significación como espacios verdes destinados al esparcimiento.

Aumentar la superficie de suelo capaz de sostener vegetación y reducir el efecto barrera de urbanizaciones e infraestructuras.

- La Gestión Urbana.

## 5.7. ESTRATEGIA ANDALUZA DE GESTIÓN INTEGRADA DE LA BIODIVERSIDAD

La Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad fue aprobada el 27 de septiembre de 2011 en Consejo de Gobierno. Siguiendo las determinaciones de los diferentes documentos estratégicos internacionales, la Estrategia persigue el objetivo general de frenar la pérdida de biodiversidad en Andalucía y recuperar el adecuado funcionamiento de sus ecosistemas. Para ello es necesario considerar una serie de ámbitos de actuación fundamentales para la consecución de esta meta principal. Para cada uno de estos elementos se propone un objetivo general, hasta un total de ocho, que en conjunto articulan la implementación de las acciones propuestas por la Estrategia para el establecimiento de un nuevo enfoque en la política andaluza en materia de conservación y uso sostenible de la biodiversidad.

Los objetivos generales, cuya numeración no implica en ningún caso un orden de prioridades, se resumen a continuación:

- Objetivo general 1: implementar un marco instrumental adecuado para acometer el objetivo de frenar la pérdida de biodiversidad en sus diferentes escalas.
- Objetivo general 2: desarrollar instrumentos que faciliten una gestión proactiva y adaptativa al escenario actual de cambio global.
- Objetivo general 3: impulsar un modelo de desarrollo sostenible que consolide la puesta en valor de la biodiversidad y refuerce su función como recurso generador de bienes y servicios (capital natural).
- Objetivo general 4: consolidar un modelo de gestión integrada de la biodiversidad a través de la coordinación interadministrativa y el desarrollo de las políticas sectoriales estratégicas.
- Objetivo general 5: reforzar la visión global en la gestión de la biodiversidad, consolidar los objetivos en la materia de la política europea e impulsar la cooperación internacional e interterritorial.
- Objetivo general 6: fomentar la corresponsabilidad, la movilización de los actores sociales implicados, la gestión participativa y la permeabilidad en la toma de decisiones (modelo de gobernanza).
- Objetivo general 7: impulsar la mejora, la difusión, la transferencia del conocimiento y aplicación de I + D + i.
- Objetivo general 8: incrementar la conciencia, apreciación y entendimiento de la biodiversidad.

## 5.8. EL PLAN DE RECUPERACIÓN Y ORDENACIÓN DE VÍAS PECUARIAS

El Plan de Recuperación y Ordenación de Vías Pecuarias de Andalucía, aprobado mediante el Acuerdo de 27 de marzo de 2001, tiene como finalidad dotar a las vías pecuarias de una dimensión de utilidad pública que va más allá del uso tradicional ganadero, destacando sus funciones medioambientales, paisajísticas, de desarrollo rural y de esparcimiento ciudadano.

A tales efectos establece un programa de actuaciones necesarias para la recuperación y puesta en uso de la Red, marcando unos niveles de prioridad y recogiendo la estimación presupuestaria de

cada uno de los modelos de actuación y gestión previstos.

El municipio de Vélez-Málaga cuenta con un acto de clasificación de vías pecuarias, aprobado por Orden Ministerial de 29 de septiembre de 1964, en el que se clasifican las siguientes vías pecuarias y abrevaderos:

- 1.- Vereda de Vélez-Málaga a Riogordo.
- 2.- Vereda del Camino Bajo de Algarrobo.
- 3.- Vereda de la Crujía.
- 4.- Vereda del Camino Viejo de Málaga.
- 5.- Vereda del Camino de Remanente-Cuesta de Gatos.
- 6.- Vereda de Los Puertas a Benamocarra.
- 7.- Vereda del Camino de Almayate a Cuesta de Gatos.
- 8.- Vereda del Arroyo los Arquillos.
- 9.- Vereda del Camino de Benajarafe a Vereda del Camino Viejo de Málaga por Chilches
- 10.- Vereda del Camino de Macharaviaya a Chilches.

Abrevadero El Aguadero

Abrevadero del Pozo de Los Morales

#### **5.9. PLAN HIDROLÓGICO DE LAS CUENCAS MEDITERRÁNEAS ANDALUZAS**

La planificación hidrológica es un requerimiento legal que se establece con los objetivos generales de conseguir el buen estado y la adecuada protección de las masas de agua de la demarcación, la satisfacción de las demandas de agua y el equilibrio y armonización del desarrollo regional y sectorial. Estos objetivos han de alcanzarse incrementando las disponibilidades del recurso, protegiendo su calidad, economizando su empleo y racionalizando sus usos en armonía con el medio ambiente y los demás recursos naturales.

El Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, donde se ubica el término municipal de Vélez-Málaga, fue aprobado por el Real Decreto 11/2016, de 8 de enero y establece una serie de objetivos ambientales de carácter general para mantener y mejorar el estado de las masas de agua y conseguir una adecuada protección de las aguas. No obstante dicho Plan ha sido declarado nulo por sentencia.

#### **5.10. PLAN DIRECTOR TERRITORIAL DE GESTIÓN DE RESIDUOS NO PELIGROSOS DE ANDALUCÍA, 2010-2019**

Este Plan sustituye al Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía 1999-2008. Propone la estrategia a seguir en Andalucía, en un periodo de 10 años, en materia de gestión de residuos no peligrosos, adaptándola a las tendencias más actualizadas en relación con la prevención de su producción y dirigiéndola hacia una gestión más sostenible, con costes razonablemente homogéneos dentro del territorio y con los máximos niveles de protección ambiental. El Plan constituye el marco en el que se establecen las bases que deberán regir la política en materia de residuos no peligrosos en Andalucía hasta el año 2019.

Los objetivos de este Plan son la prevención en la generación de residuos, la minimización del depósito en vertedero -que pasa por priorizar la valorización material y energética-, la transparencia de precios, la proximidad y la autosuficiencia, el acceso a la información y la participación ciudadana, y la mejora permanente en la gestión de los residuos no peligrosos en el territorio.

Constituye el marco en el que se establecen las bases que deben regir la política en materia de residuos no peligrosos en Andalucía

Entre los principios rectores del Plan se encuentran la aplicación del principio de jerarquía en la gestión, la prevención en la generación de residuos, la minimización del depósito en vertedero.

Algunos de los objetivos orientados a este ámbito acorde con el Plan Director, son la definición de las tecnologías de tratamiento más adecuadas para cada tipo de residuo, contemplando su viabilidad técnica y económica; el aprovechamiento de las diversas fracciones procedentes de los residuos mediante su valoración material o energética; o el fomento del mercado de productos reciclados.

**5.11. PLAN DE PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS DE ANDALUCÍA 2010-2020**

El 17 de enero de 2012 se aprueba este Plan, que da continuidad al anterior Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía 2004-2010. Contiene la estrategia hasta 2020 en materia de residuos peligrosos, adaptada a las tendencias más actualizadas en relación con la prevención de su producción y con el fomento del aprovechamiento de las materias que contienen.

El principal objetivo es la prevención en la generación de los residuos peligrosos en la Comunidad Autónoma de Andalucía y, para aquéllos que inevitablemente se produzcan, la reducción progresiva de su producción así como la garantía de que su futura gestión proporciona un servicio de calidad a la ciudadanía y a las empresas en todo el territorio bajo unos niveles de protección medioambiental y de la salud humana lo más elevados posibles.

El Plan define los objetivos de reducción, reutilización, reciclado, y otras formas de valorización y eliminación, así como las medidas a adoptar para conseguir dichos objetivos, los medios de financiación y el procedimiento de revisión. Además, contiene un diagnóstico que analiza la cantidad de residuos producidos en el territorio y la estimación de los costes de las operaciones de gestión, así como los lugares e instalaciones adecuados para el tratamiento o la eliminación de estos residuos.

**5.12. EL PLAN DE PREVENCIÓN DE AVENIDAS E INUNDACIONES EN CAUCES URBANOS ANDALUCES**

El Plan de Prevención de avenidas e inundaciones en cauces urbanos andaluces fue aprobado por el Decreto 189/2002, de 2 de julio, e incluye un inventario de puntos de riesgo de inundación que localiza dieciocho puntos de riesgo en el municipio de Vélez-Málaga con niveles de riesgo A, B y C:

Vélez Málaga	Almayate Alto	Arroyo Almayate	C
Vélez Málaga	Almayate Alto	Arroyo Almayate	C
Vélez Málaga	Benajarafe	Arroyo Benajarafe	C
Vélez Málaga	Benajarafe	Arroyo Benajarafe	C
Vélez Málaga	Cajiz	Arroyo Cajiz	C
Vélez Málaga	La Caleta de Velez	Arroyo de la Caleta	B
Vélez Málaga	Capellanía	Arroyo Marín	C
Vélez Málaga	Chilches	Arroyo s/n.	C
Vélez Málaga	Iberos	Arroyo Cajiz	C
Vélez Málaga	María Gómez	Arroyo Marín	C
Vélez Málaga	Los Pepones	Río Vélez	D
Vélez Málaga	Torre del Mar	Río Vélez	D
Vélez Málaga	Trapiche	Arroyo Zahurdones	C
Vélez Málaga	Trapiche	Arroyo de la Cana	B
Vélez Málaga	Triana	Arroyo Triana	B
Vélez Málaga	Vélez Málaga	Río Vélez	D
Vélez Málaga	Vélez Málaga	Arroyo Romero	A
Vélez Málaga	Vélez Málaga	Arroyo del Cementerio	C

Relación de puntos de riesgo de inundación existentes en el municipio de Vélez-Málaga

Asimismo dicho Plan proponía una actuación prioritaria en el Arroyo Romero, cuyo nivel de riesgo era el más elevado de todos los puntos inventariados, por insuficiente sección del cauce y por insuficiente sección de las obras de fábrica en cruce de cauces. Esta actuación se consideraba como infraestructura de interés de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

#### **5.13. PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN DE LAS CUENCAS MEDITERRÁNEAS ANDALUZAS**

El Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas fue aprobado por Real Decreto 21/2016, de 15 de enero, siendo su principal objetivo la lucha contra los efectos negativos de las inundaciones.

Este Plan tiene en cuenta los mapas de peligrosidad por inundaciones y los mapas de riesgo de inundación de Andalucía, que fueron aprobados por la Orden de 14 de enero de 2016. En dichos mapas se delimitan varias zonas inundables que se localizan en el término municipal de Vélez-Málaga y que habrían de tenerse en cuenta en la revisión del PGOU. No obstante, dicho Plan ha sido declarado nulo por sentencia.

Cabe señalar también, respecto a los riesgos de inundación existentes, que el municipio de Vélez-Málaga está incluido en el Plan de emergencia ante el riesgo de inundaciones en Andalucía, que fue aprobado por el Consejo de Gobierno mediante acuerdo de 13 de julio de 2004, como uno de los de mayor riesgo y, en concreto, los núcleos urbanos de Vélez-Málaga, Caleta de Vélez, Triana y Trapiche.

#### **5.14. LA ESTRATEGIA ANDALUZA DE DESARROLLO SOSTENIBLE 2030**

La Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 (EADS), aprobada por el Acuerdo de 5 de junio de 2018, del Consejo de Gobierno, es un plan estratégico de la Junta de Andalucía para orientar las políticas públicas y privadas hacia un tipo de desarrollo socioeconómico que considere de forma integrada la prosperidad económica, la inclusión social, la igualdad entre los géneros y la protección ambiental.

Estas orientaciones se han definido mediante líneas de actuación (37) que se desglosan en medidas (226) estructuradas en áreas que se han considerado prioritarias para avanzar en el camino de la sostenibilidad. Por este motivo la Estrategia no se limita a las temáticas tradicionalmente ambientales e incorpora áreas estratégicas como la educación, la cohesión social, la salud, el empleo o la innovación, entre otras.

Todo este conjunto de directrices están alineadas con cada uno de los 17 Objetivos de la Agenda 2030 de Naciones Unidas por lo que la EADS constituye el primer paso para la implementación en Andalucía de esta Agenda de carácter mundial que se plantea la consecución de unas metas concretas para el año 2030. Cumpliendo con los objetivos de coordinación y buena gobernanza, de transparencia y participación, el documento final ha sido consensuado con otras Consejerías, ha pasado por los órganos de participación social y coordinación de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Consejo Andaluz de Medio Ambiente y Comité de Acciones para el Desarrollo Sostenible, y ha estado abierta desde su formulación a las aportaciones y sugerencias de todas las personas y entidades que han querido colaborar.

Para su evaluación y seguimiento se han definido 46 indicadores y se diseñado un calendario de evaluación que incluye memorias bienales y evaluación intermedia. Este sistema de seguimiento permitirá valorar el grado de eficacia de las propuestas y el progreso en los objetivos previstos.

## **6. EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL VIGENTE.**

### **6.1 EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA / 1996 VIGENTE.**

#### **ADAPTACIÓN PARCIAL A LA LOUA DEL PGOU (2.010)**

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

De la descripción que la memoria del P.G.O.U./96 realizaba de la conformación del asentamiento primitivo de Vélez-Málaga y Torre del Mar, se desprendía la identificación de dos sistemas: las estribaciones de Sierra Tejeda y Almirajara 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 vertebra 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 recualificar 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 irremediamente 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), Benajárfate 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, Benajárfate, 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 evitaran 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
SUBTOTAL	NÚMERO	62	18	19	7
	SUPERFICIE	2.132.214	2.564.393	2.992.263	1.743.595
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
SUBTOTAL	NÚMERO	44	6	14	8
	SUPERFICIE	2.885.467	965.344	2.087.480	1.813.551
LAGOS-MEZQUITILLA	NÚMERO	7	2	2	2
	SUPERFICIE	206.056	175.908	262.740	423.300
SUBTOTAL	NÚMERO	7	2	2	2
	SUPERFICIE	206.056	175.908	262.740	423.300
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
SUBTOTAL	NÚMERO	20	-	5	4
	SUPERFICIE	305.230	-	650.471	1.106.772

TOTAL	NÚMERO	133	26	40	21
	SUPERFICIE	5.528.967	3.705.645	5.992.954	5.087.218

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-Caleta), el 39% lo hacía en la costa occidental (Chilches Costa-Benajarafe-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 Puertas-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.

## 6.2 EVALUACIÓN CUANTITATIVA Y ESPACIAL DEL MODELO URBANO DEL PGOU/96.

### 6.2.1 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 1ª Cuatrienio P.G.O.U./96)

Identificación sector	Denominación	Uso global	Densidad Vdas/ha	Edificabilidad m²t/m²s
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 1ª Cuatrienio: 4.214.558 m<sup>2</sup>s  
 Superficie Sistemas Generales adscritos: 432.416 m<sup>2</sup>s

Ambas superficies son las recogidas por el PGOU/96 y Expediente de Adaptación a la LOUA del mismo.

**AREA DE REPARTO. 2 (Suelo Urbanizable 2ª Cuatrienio P.G.O.U./96)**

Identificación sector	Denominación	Uso global	Densidad Vdas/ha	Edificabilidad m <sup>2</sup> t/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 II	IND-RESID	20	0,27

Aprovechamiento Medio del Área de Reparto; **0,1944 uuaa/m<sup>2</sup>s**  
 Superficie de suelo sectores 2ª Cuatrienio: 1.817.414 m<sup>2</sup>s  
 Superficie Sistemas Generales adscritos: 185.092 m<sup>2</sup>s

Ambas superficies son las recogidas por el PGOU/96 y Expediente de Adaptación a la LOUA del mismo.

Estos cuadros expresivos de las dos principales áreas de reparto del PGOU/96, con un aprovechamiento medio tan diferenciado (0,4855 y 0,1944) explicita un escenario donde las diferencias entre unos sectores y otros ha sido excesiva. Todo ello, se ha visto reflejado en el desarrollo del PGOU/96 con la difícil obtención de los sistemas generales adscritos, que especialmente en el 2º cuatrienio (AR2) se localizan muy alejados del conjunto de sectores donde deben realizarse las compensaciones urbanísticas.

**6.2.2 La identificación territorial del modelo urbano del PGOU/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 de población (nº nuevas viviendas) y superficie de la extensión urbana, son punto de partida 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 históricos 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.

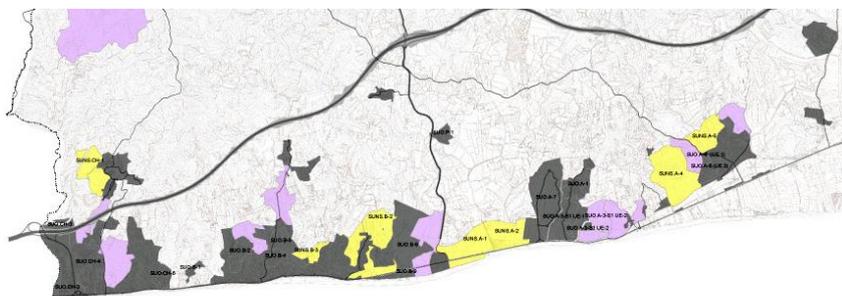
Atendemos pues a las siguientes entidades, que se caracterizan porque incluyen en dichos ámbitos los núcleos urbanos siguientes:

LITORAL OESTE: Almayate, Benajarafe y Chilches.

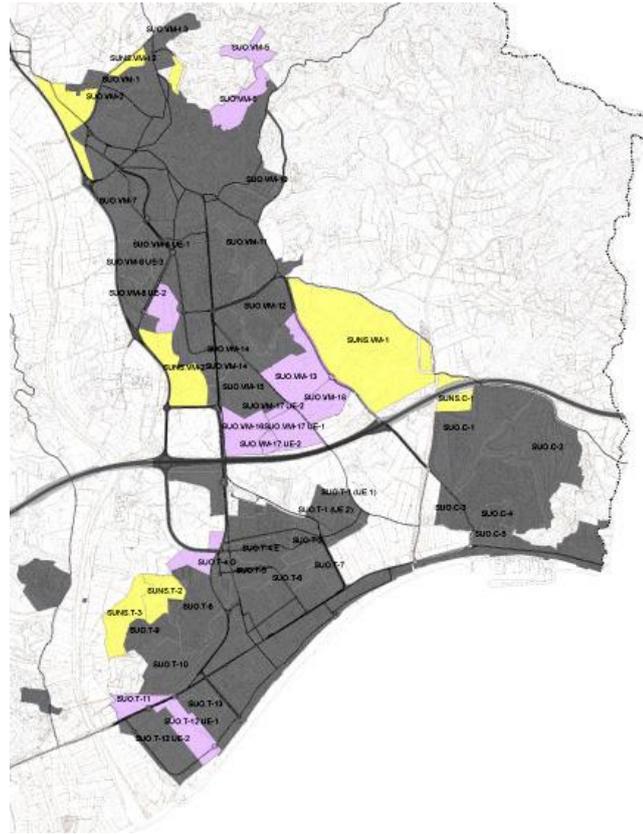
CIUDAD COMPACTA: Vélez Málaga, Torre del Mar y Caleta de Vélez.

LITORAL ESTE: Mezquitilla y Lagos.

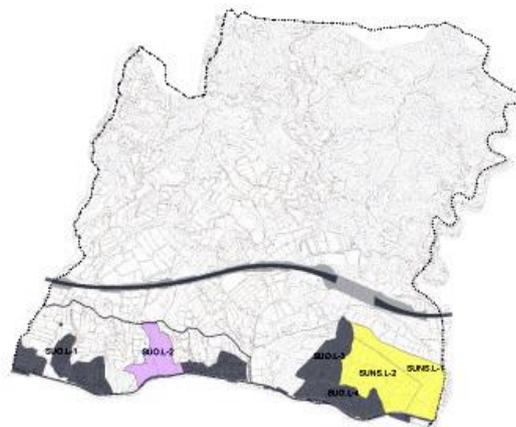
INTERIOR: Trapiche, Triana, Los Íberos Los Puertas, Cajiz y Aldeas



**Litoral Oeste: Almayate, Benajarafe 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

### 6.2.3 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 UE)

De esta forma, las áreas de reparto que conformaban el suelo urbano no consolidado del PGOU/96, sometido a **Unidades de Ejecución**, eran:

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
TOTAL		<b>4.085.449</b>	

#### 6.2.4 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 muchas 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>	

### 6.2.5 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 PGOU/96 y en sus posteriores innovaciones los siguientes ámbitos de SUNS, sin actividad ni tramitación los primeros (14), y en tramitación los segundos (4):

Identificación	Denominación	Superficie SUELO (m2s)	USO GLOBAL
<b>SUNS.VM-1</b> Zona Norte	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 HOMBRIÁ 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 SIERREZUELA	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 (SUS.A3-S2).

Mediante Planes de Sectorización, han obtenido la condición de Suelos Urbanizables Sectorizados: Juvigolf (con una Modificación de Elementos previa) y SUNS.TRA-3 con dos sectores uno ordenado y otro únicamente sectorizado, todas ellas generando sus correspondientes áreas de reparto durante la sectorización.

Asimismo, obtuvieron la condición de Suelos Urbanizables Ordenados, tras su correspondiente sectorización y ordenación: el sector SUNS.B-1.

### 6.3. DE LA EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO (S.U.O.)/96.

#### 6.3.1. Suelos Urbanizables Sectorizados en régimen transitorio del P.G.O.U./96.

En el **cuadro siguiente** se recogen los sectores de Suelo Urbanizable Ordenado que fueron incluidos en régimen transitorio (RT) por el 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.

Identificación	Denominación	Superficie SUELO (m2s)
SUO.VM-1	LA LOMILLA	41.300
SUO.VM-2	ARROYO DE LA CAMPIÑUELA	50.426
SUO.VM-11	CAMINO DE ALGARROBO	137.240
SUO.VM-5	LOS EUCALIPTOS	61.170
SUO.VM-12	EL LIMONAR	276.500
SUO.VM-14	LA PAÑOLETA	108.640
SUO.VM-15	CAMINO DEL HIGUERAL I	209.350
SUO.VM-16	CAMINO DEL HIGUERAL II	151.935
SUO.T-2	EL TOMILLAR	91.930
SUO.T-4	BELLAVISTA DE SAN JOSÉ	158.690
SUO.T-5	EL ÁGUILA	89.900
SUO.T-6	JARDINES DEL ROCIO	104.354
SUO.T-8	CASA DE LA VIÑA	258.000
SUO.T-9	EL MIRADOR	123.915
SUO.T-13	OESTE CONJUNTO CALIFORNIA	80.113
SUO.C-1	BAVIERA GOLF	482.665
SUO.C-3	LOS PUNTALES	89.990
SUO.C-4	CALETA 2000	47.275
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>2.350.288</b>
SUO. B-1	LAS PARRAS	27.129
SUO. B-2	RIO ADELFA I	104.500
SUO. B-5	EL TORREJÓN	172.140
SUO. CH-3	HACIENDA CONDEMAR	324.822
SUO. CH-4	CORTIJO EL CONDE	273.945
SUO. CH-6	CAÑUELO MAR	62.808
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>965.344</b>
SUO. L-1	CHORRERAS BAJAS	52.161
SUO. L-4	EL PIJIL	123.747
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>175.908</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>3.491.540</b>

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 los sectores SUO.VM-5 y SUO.VM-16, 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.

En el caso del sector SUO.VM-5 consta actualmente una innovación para su reclasificación a SNU.

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	2.350.288	67,31%	213.105
LITORAL OESTE	965.344	27,65%	0
LITORAL ESTE	175.908	5,04%	0
INTERIOR	0	0,00 %	0
<b>TOTAL</b>	<b>3.491.540</b>	<b>100,00 %</b>	<b>213.105</b>

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

En el **cuadro siguiente** se recogen los sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado del PGOU/96, 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.

Identificación	UNIDADES DE EJECUCIÓN	Denominación	Superficie SUELO (m2s)
SUO.VM-6		LA FORTALEZA	126.200
SUO.VM-7		ENSANCHE I	162.743
SUO.VM-8		ENSANCHE II	297.970
SUO.VM-9		ENSANCHE III	89.000
SUO.VM-10		CARRETERA DE ARENAS	70.320
SUO.VM-13		CAMINO DE TORROX I	254.513
SUO.VM-17		CAMINO DEL HIGUERAL	135.900
SUO.VM-18		CAMINO DE TORROX II	127.764
SUO.VM-I.3		FINCA ZAMORANO	63.090
SUO.T-1		CORTIJO DE GINER	168.100
SUO.T-7		CAMINO DE SEVILLA	59.125
SUO.T-10		ALTO DE LA BARRANCA	183.215
SUO.T-11		LA CULEBRA	76.640
SUO.T-12	UE-1	ENSANCHE OESTE	142.639
	UE-2		247.101
SUO.C-2		FINCA BAVIERA	482.672
SUO.C-5		OESTE CASCO	47.500
		<b>SUBTOTAL</b>	<b>1.781.836</b>
SUO. A-1		EL TRUCHE	94.760
SUO.A-3-S1	UE-1	TORRE JARAL	148.260
	UE-2		82.918
SUO. A-6		OESTE CASCO	91.110
SUO.A-7		LAS CANTERAS	443.021
SUO. B-4		RIO ADELFA II	47.000
SUO. B-9		BENAJAMAR	325.892
SUO.B-1 de SUNS.B-1		ESPERANZA MOLINO I	164.457
		<b>SUBTOTAL</b>	<b>1.232.961</b>
SUO. L-2		LAGOMAR	122.300
SUO. L-3		LOMA JUANELO I	140.440
		<b>SUBTOTAL</b>	<b>140.440</b>
SUO. P-1		INDUSTRIAL	48.200
SUO.TRA1 SUR		PARQUE TECNOALIMENTARIO	178.709
SUO.TRA1 NORTE		AEROPUERTO	185.086
SUO.TRA3-S2		SAT-TROPS	122.738
		<b>SUBTOTAL</b>	<b>349.647</b>
		<b>TOTAL</b>	<b>3.504.884</b>

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 (m <sup>2</sup> s)	Porcentaje % por Entidad Territorial
CIUDAD COMPACTA	1.781.836	50,84%
LITORAL OESTE	1.232.961	35,18%
LITORAL ESTE	140.440	4,00%
INTERIOR	349.647	9,98%
TOTAL	3.504.884	100,00 %

Este conjunto de suelos, con una superficie de **3.504.884 m<sup>2</sup>s**, 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 Tecnológico.

#### 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 **3.092.147 m<sup>2</sup>s**, que representa el **88,22 %** 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 **412.737 m<sup>2</sup>s**, equivalente a un porcentaje del **11,77 %** 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 44,42 % de los nuevos suelos urbanizados de uso residencial, lo que identifica un fuerte crecimiento litoral residencial.

Si añadimos los desarrollos de suelo urbanizable ejecutados de Torre del Mar y Caleta de Vélez, puede indicarse que 2.561.114 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 73,07 % del nuevo desarrollo urbano, derivado del planeamiento parcial, que si lo circunscribimos exclusivamente al nuevo desarrollo residencial se eleva hasta los 82,83 %, lo cual acredita nuevamente la gran dinámica de crecimiento litoral que posee el municipio.

### 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 3,54 % 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 63.190 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 301.447 m<sup>2</sup>s que supone el 73% del nuevo suelo productivo.

Por último, en las proximidades del núcleo de los Puertas se localiza un pequeño sector industrial con una superficie de 48.200 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.

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

En el **cuadro nº 2 señalados en rojo** se recogen 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 cuatro de ellos – SUO.VM-6, SUO.VM-18, SUO.T-11 y SUO.L-2- tienen inscrito su Proyecto de Reparcelación, aunque ninguno ha iniciado la ejecución de las obras de urbanización que permitan la transformación urbana del suelo.

Con referencia al citado cuadro, 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	952.656	66,88%
LITORAL OESTE	164.457	11,54%
LITORAL ESTE	122.300	8,59%
INTERIOR	185.086	12,99%
<b>TOTAL</b>	<b>1.424.499</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 66,88 % del total, se localiza en la entidad territorial de la "Ciudad Compacta".

Además existen cuatro 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 SUS.VM-6 "La Fortaleza", 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 414.140 m<sup>2</sup>, equivalente a un 29,07 % 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: (SUO.VM-6, SUO.VM-9, SUO.VM-13, SUO.VM-16, SUO.T-11, UE1 de SUO.T-12, SUO.L-2, SUO.TRA1NORTE, SUO.B-1 del SUNS.B-1)

#### CAPACIDAD RESIDENCIAL EN SUO sin ejecución de urbanización

ENTIDAD TERRITORIAL	Número máximo de viviendas previstas	Porcentaje % por Entidad Territorial
CIUDAD COMPACTA	4.120	76,48%
LITORAL OESTE	646	11,99%
LITORAL ESTE	285	5,29%
INTERIOR	336	6,24%
<b>TOTAL</b>	<b>5.387 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.

#### 6.4. EL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO EN TRAMITACIÓN (S.U.S. Y S.U.N.S.)/96.

##### 6.4.1 Suelos Urbanizables Sectorizados del P.G.O.U./96, en tramitación de la ordenación pormenorizada (P.P.O.).

En el siguiente cuadro se recogen 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.

Identificación	Denominación	Superficie SUELO (m2s)
SUS.T-3	CASA FUERTE	80.806
	<b>Subtotal</b>	<b>80.806</b>
SUS. A-2	ARROYO EL CABO	104.421
SUS. A-3	EL PINTO	39.525
SUS. A-4	CERRO DEL GRAJO	100.010
SUS. A-5	INDUSTRIAL	103.422
SUS.A-3-52	TORRE DEL JARAL II	149.761
SUS. B-3	RIO ADELFA III	109.113
SUS. B-10	LAS CUCHAS	193.512
SUS. CH-2	NUEVO ACCESO	66.510
SUS. CH-5	PUERTA DE HIERRO II	220.116
	<b>Subtotal</b>	<b>1.086.390</b>
SUS. JUVIGOLF	JUVIGOLF	1.740.519
	<b>Subtotal</b>	<b>1.740.519</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>2.907.715</b>

Con referencia al cuadro, 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	80.806	2,78%
LITORAL OESTE	1.086.390	37,36%
LITORAL ESTE	0	0,00%
INTERIOR	1.740.519	59,86%
<b>TOTAL</b>	<b>2.907.715</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-turística-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>s) 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>t/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.

**6.4.2 Suelos Urbanizables No Sectorizados del P.G.O.U./96 con Plan de Sectorización tramitado y/o en tramitación.**

En el **cuadro siguiente** se recogen 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.

Identificación	Denominación	Superficie SUELO (mzs)
SUNS.T-2	VEGA MENA I	109.880
SUNS.T-3	VEGA MENA II	160.880
SUNS.C-1	CAMINO DE ALGARROBO	62.715
	<b>Subtotal</b>	<b>333.475</b>
SUNS.TRA-1	ISLA DE TARAY	743.341
	<b>Subtotal</b>	<b>743.341</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>1.076.816</b>

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.

#### 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	333.475	30,77%
LITORAL OESTE	0	0,00%
LITORAL ESTE	0	0,00%
INTERIOR	743.341	69,03%
<b>TOTAL</b>	<b>1.076.816</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 que de los cuatro sectores delimitados como SUNS por el P.G.O.U./96, tres de ellos se encuentran en la entidad de la "Ciudad Compacta", teniendo todos uso residencial, SUNS.T-2, SUNS.T-3 y SUNS.C-1; y 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	827	46,12%
LITORAL OESTE	0	0,00%
LITORAL ESTE	0	0,00%
INTERIOR	966	53,88%
<b>TOTAL</b>	<b>1.793viviendas</b>	<b>100,00 %</b>

En el **cuadro siguiente** se recogen 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.

Identificación	Denominación	Superficie SUELO (m2s)
SUNS.VM-1	CAMINO DE ALGARROBO	993.981
SUNS.VM-2	LA VEGA	190.329
SUNS.VM-I.2	ARROYO CAMPIÑUELA	31.845
SUNS.T-1	LA BARRANCA	76.220
	<b>Subtotal</b>	<b>1.292.375</b>
SUNS.B-2	CORTIJO PEDROFINA	166.685
SUNS.B-3	LOS ARQUILLOS II	61.043
SUNS.CH-1	LA HOMBRIA MORENA	97.951
SUNS.A-1	VALLE DE NIZA I	185.345
SUNS.A-2	VALLE DE NIZA II	141.180
SUNS.A-4	LA SIERRAZUELA	354.920
SUNS.A-5	LA ERMITA	151.720
	<b>Subtotal</b>	<b>1.158.844</b>
SUNS.L-1	LOMA JUANELO III	191.016
SUNS.L-2	LOMA JUANELO II	235.700
	<b>Subtotal</b>	<b>426.716</b>
SUNS.TRA-2	INDUSTRIA	32.531
	<b>Subtotal</b>	<b>32.531</b>
	<b>TOTAL RESIDENCIAL</b>	<b>2.769.870</b>
	<b>TOTAL INDUSTRIAL</b>	<b>140.596</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>2.910.466</b>

Todos los sectores de SUNS sin actividad, incluidos en el citado cuadro, tienen como uso global el uso residencial, salvo dos 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	1.292.375	44,40%
LITORAL OESTE	1.158.844	39,82%
LITORAL ESTE	426.716	14,66%
INTERIOR	32.531	1,12%
<b>TOTAL</b>	<b>2.910.466</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 2.769.870 m<sup>2</sup>s, equivalente al 95,17 % del total de estos suelos, mientras que sólo una superficie de 140.596 m<sup>2</sup>s, equivalente al 4,83 %, se proyectó para uso industrial.

### 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	1.625.850	1.517.785	108.065
LITORAL OESTE	1.158.844	1.158.844	0
LITORAL ESTE	426.716	426.716	0
INTERIOR	775.872	743.341	32.531
TOTAL	3.987.282	3.846.686	140.596

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

En el **cuadro siguiente** se recogen 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.

Identificación	Denominación	Superficie SUELO (m <sup>2</sup> s)
SUS.VM-3	CARRETERA DE LOJA	192.290
SUS.VM-4	POZOS DULCES	25.360
	<b>Subtotal</b>	<b>217.650</b>
SUS.B-7	TORRE MOYA I	86.770
SUS. B-8	TORRE MOYA II	88.685
SUS. CH-1	BUENAVISTA	77.040
	<b>Subtotal</b>	<b>252.495</b>
SUS.TRI-1	BARRANCO DE LA MONEDA	59.720
SUS.TRA3-S1	XARQUI	97.777
	<b>Subtotal</b>	<b>157.497</b>
	<b>TOTAL RESIDENCIAL</b>	<b>529.865</b>
	<b>TOTAL INDUSTRIAL</b>	<b>97.777</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>627.642</b>

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	217.650	34,68%
LITORAL OESTE	252.495	40,23%
LITORAL ESTE	0	0,00%
INTERIOR	157.497	25,09%
TOTAL	627.642	100,00 %

**Distribución territorial por Usos globales**

Con respecto a los usos dominantes de cada sector de estos suelos, sin actividad, todos tienen el **uso residencial** (84,42 % 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** (15,58 %).

Según se puede verificar en el cuadro 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 Benajárfes, **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), ó 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 tramitación**

ENTIDAD TERRITORIAL	Número máximo de viviendas previstas según P.S.	Porcentaje % por Entidad Territorial
CIUDAD COMPACTA	666	43,64%
LITORAL OESTE	621	40,69%
LITORAL ESTE	0	0,00%
INTERIOR	239	15,67%
TOTAL	1.526 viviendas	100,00 %

6.5. ANEXO DOCUMENTAL. ESTADO DEL PLANEAMIENTO DEL PGOU/96

CUADRO nº\_1

SUNC UE DE 1.996: Suelos urbanos no consolidados en unidades de ejecución del TIPO 1

Identificación Ámbitos	ENTIDAD TERRITORIAL	Núcleo	Identificación	Denominación	Superficie SUELO (m2s)	VIENDAS MÁXIMAS			
1.	CIUDAD COMPACTA	VM	UE.VM-1	CRUZ DEL CORDERO II	10.280	0			
			UE.VM-2A	CAMINO DEL CEMENTERIO	9.145	0			
			UE.VM-2B	CAMINO DEL CEMENTERIO	19.448	0			
			UE.VM-3A	JUNTO CRUZ DEL CORDERO	10.292	53			
			UE.VM-3B	JUNTO CRUZ DEL CORDERO	8.939	47			
			UE.VM-6	C/ CRUZ VERDE	10.520	68			
			UE.VM-9	PLAZA DE TOROS	34.675	347			
			UE.VM-12	EDIFICIO SINDICATOS	1.977	30			
			UE.VM-13	CARRETERA DE ARENAS	39.968	197			
			UE.VM-14.1	PARCELACIÓN ZAMORANO	3.559	20			
			UE.VM-14.3	PARCELACIÓN ZAMORANO	4.609	25			
			UE.VM-15	ARROYO LA MOLINETA	13.980	63			
			UE.VM-17	C/ REÑIDERO	1.936	29			
			UE.VM-18.1	CAMINO DE REMANENTE	20.823	208			
			UE.VM-19	C/ DEL RÍO	11.347	113			
			UE.VM-21	ARROYO POZANCÓN II	3.187	29			
			UE.VM-22	PLAZA DE LA GLORIA I	1.800	7			
			UE.VM-23	PLAZA DE LA GLORIA II	15.559	31			
			UE.VM-26	CRISTO DE LOS VIGIAS	3.960	16			
			UE.VM-27	ARROYO ROMERAL	24.464	110			
			UE.VM-33	CAMINO EL ROMERAL I	33.715	337			
			UE.VM-36	C/ LOJA	5.220	47			
			UE.VM-37	CRUCE CAMINO DE TORROX	23.560	94			
			UE.VM-39.1	REAL BAJO	29.382	192			
			UE.VM-39.2	REAL BAJO	15.270	103			
			UE.T-2	LAS MELOSAS	14.600	125			
			UE.T-4	AZUCARERA	46.390	396			
			UE.T-7	NORTE MIRADOR	19.000	86			
			UE.T-9	PROLONGACIÓN C/ ACEQUIA	6.000	60			
			UE.T-11	C/VAQUERÍA	5.140	29			
			CAL	UE.C-6.2	PARCELACIÓN TRAYAMAR	6.967	82		
			<b>SUBTOTAL</b>					<b>455.712</b>	<b>2.944</b>
			2.	LITORAL OESTE	B	UE.B-2	VENTA EL FEO	6.310	22
UE.B-9	ESPERANZA MOLINO I	36.056				54			
UE.B-11C	LA ERMITA	5.137				12			
UE.B-11D	LA ERMITA	25.409				57			
UE.B-12	LOMA DEL NIÑO PERDIDO	14.584				22			
UE.B-16	LAS MANANAS	46.914				70			

			UE.B-20	TORRE MOYA	33.039	66
			UE.A-8	LA ZORRERA	32.730	147
			UE.A-10	NUEVO ALMAYATE II	8.220	33
			UE.A-11	ARROYO FUENTE GAMEZ	6.760	30
			UE.A-12B	LA IGLESIA II	3.720	17
		ALM	UE.A-13	EL RECREO	32.080	112
			UE.A-14A	LA ESTACIÓN	26.332	120
			UE.A-14B	LA ESTACIÓN	3.828	17
			UE.A-17	LOS TOSCANOS	55.120	248
			UE.A-19	VIA FERROCARRIL	10.680	50
		CH	UE.CH-9A	TORRE CHILCHES	669	4
			UE.CH-9B	TORRE CHILCHES	1.311	9
			<b>SUBTOTAL</b>		<b>348.899</b>	<b>1.090</b>
3.	LITORAL ESTE	L_M	UE.L-1	MEZQUITILLA I	42.642	256
			UE.L-4	LAGOS II	41.566	104
			<b>SUBTOTAL</b>		<b>84.208</b>	<b>360</b>
4.	INTERIOR	TRA	UE.TRA-1A	LA BELLOTA I	9.673	32
			UE.TRA-1B	LA BELLOTA II	12.090	55
		TRI	UE.TRI-1	CAÑADA DE LOS ESTUDIANTES I	24.559	98
			UE.TRI-3	CAÑADA DE LOS ESTUDIANTES III	1.960	9
		LP	UE.P-2	LOS PUERTAS II	9.520	43
			UE.P-4	LOS PUERTAS IV	10.187	31
			UE.P-6	LOS PUERTAS VI	6.189	35
		CA	UE.CA-2	CAJIZ II	17.160	60
			<b>SUBTOTAL</b>		<b>91.338</b>	<b>363</b>
			<b>TOTAL</b>		<b>980.157</b>	<b>4.757</b>

Datos numéricos superficiales que se obtienen del Expediente de Adaptación Parcial a la LOUA del PGOU/96

**CUADRO nº\_2**

**SUP(RT) según PGOU/96:** Suelos urbanizables ORDENADOS en régimen transitorio, provenientes de las anteriores NNSS año 1.983

Ámbitos	ENTIDAD TERRITORIAL	Núcleo	Identificación	Denominación	Superficie SUELO (m²s)	Aprobación Definitiva_P.P.O.	Autonomía de Servicios Urbanos
1.	CIUDAD COMPACTA	VM	SUO.VM-1	LA LOMILLA	41.300	03/05/2004 (mod)	SI
			SUO.VM-2	AR. DE LA CAMPIÑUELA	50.426	06/08/2001 (mod)	SI
			SUO.VM-11	CAMINO DE ALGARROBO	137.240	Previo PGOU/96	SI
			SUO.VM-5	LOS EUCALIPTOS	61.170	31/05/2005 (caducado)+ innovación para desclasificación	NO
			SUO.VM-12	EL LIMONAR	276.500	13/11/1997 (mod)	SI
			SUO.VM-14	LA PAÑOLETA	108.640	Previo PGOU/96	SI
			SUO.VM-15	CAMINO DEL HIGUERAL I	209.350	Previo PGOU/96	SI
			SUO.VM-16	CAMINO DEL HIGUERAL II	151.935	06/03/2006 (mod)	NO
		TM	SUO.T-2	EL TOMILLAR	91.930	7/04/2003 (mod)	SI
			SUO.T-4	BELLAVISTA DE SAN JOSÉ	158.690	Previo PGOU/96	SI
			SUO.T-5	EL ÁGUILA	89.900	08/11/2004 (mod)	SI
			SUO.T-6	JARDINES DEL ROCIO	104.354	Previo PGOU/96	SI
			SUO.T-8	CASA DE LA VIÑA	258.000	Previo PGOU/96	SI
			SUO.T-9	EL MIRADOR	123.915	Previo PGOU/96	SI
			SUO.T-13	OESTE CONJUNTO. CALIFORNIA	80.113	Previo PGOU/96	SI
		CAL	SUO.C-1	BAVIERA GOLF	482.665	04/09/2000 (mod)	SI
SUO.C-3	LOS PUNTALES		89.990	Previo PGOU/96	SI		
SUO.C-4	CALETA 2000		47.275	Previo PGOU/96	SI		
<b>Subtotal</b>					<b>2.350.288</b>		
2.	LITORAL OESTE	B	SUO. B-1	LAS PARRAS	27.129	Previo PGOU/96	SI
			SUO. B-2	RIO ADELFA I	104.500	Previo PGOU/96	SI
			SUO. B-5	EL TORREJÓN	172.140	Previo PGOU/96	SI
		CH	SUO. CH-3	HACIENDA CONDEMAR	324.822	Previo PGOU/96	SI
			SUO. CH-4	CORTIJO EL CONDE	273.945	13/04/2004 (mod)	SI
			SUO. CH-6	CAÑUELO MAR	62.808	Previo PGOU/96	SI
<b>Subtotal</b>					<b>965.344</b>		
3.	LITORAL ESTE	L_M	SUO. L-1	CHORRERAS BAJAS	52.161	Previo PGOU/96	SI
			SUO. L-4	EL PIJIL	123.747	07/06/2004 (mod)	SI
<b>Subtotal</b>					<b>175.908</b>		
4.	INTERIOR						
<b>TOTAL</b>					<b>3.491.540</b>		

Datos numéricos superficiales que se obtienen del Expediente de Adaptación Parcial a la L.O.U.A. del P.G.O.U./96

NOTA: El concepto de "sector con autonomía de servicios urbanos" corresponde a la definición del artículo 45 "Suelo Urbano", apartado 1.a), LOUA 2/2.012, que supone que dicho ámbito de planeamiento forma parte de un núcleo de población y está dotado de los servicios urbanísticos mínimos.

**CUADRO nº 3**

**SUP\_ORDENADOS (SUO):** Ámbitos urbanizables que cuentan con PPO y PU aprobados definitivamente, con autonomía de servicios urbanos básicos.

Ámbitos	ENTIDAD TERRITORIAL	Núcleo	Identificación	UNIDADES DE EJECUCIÓN	Denominación	Superficie SUELO (m2s)	Aprobación Definitiva_P.P.O.	USO GLOBAL	Autonomía de Servicios Urbanos
1.	CIUDAD COMPACTA	VM	SUO.VM-7		ENSANCHE I	162.743	01/07 2002	RESIDENCIAL	SI
			SUO.VM-8	UE-1 UE-2 UE-3	ENSANCHE II	297.970	01/10/2001	RESIDENCIAL	SI
			SUO.VM-10		CARRETERA DE ARENAS	70.320	05/02/2001	RESIDENCIAL	SI
			SUO.VM-I.3		FINCA ZAMORANO	63.090	17/10/2000	INDUSTRIAL	SI
		TM	SUO.T-1	UE-1 UE-2	CORTIJO DE GINER	168.100	07/05/2001	RESIDENCIAL	SI
			SUO.T-7		CAMINO DE SEVILLA	59.125	08/11/2004	RESIDENCIAL	SI
			SUO.T-10		ALTO DE LA BARRANCA	183.215	01/09/2003	RESIDENCIAL	SI
			SUO.T-12	UE-2	ENSANCHE OESTE	247.101	07/04/2003	RESIDENCIAL	SI
			SUO.C-5		OESTE CASCO	47.500	04/02/2002	RESIDENCIAL	SI
			<b>Subtotal</b>					<b>1.299.164</b>	
2.	LITORAL OESTE	ALM	SUO. A-1		EL TRUCHE	94.760	19/03/1999	RESIDENCIAL	SI
			SUO.A-3-S1	UE-1 UE-2	TORRE JARAL	148.260	02/09/2002	RESIDENCIAL	SI
			SUO. A-6	UE-1 UE-2	OESTE CASCO	91.110	10/06/98	RESIDENCIAL	SI
		B	SUO.A-7		LAS CANTERAS	47.000	03/05/2004	RESIDENCIAL	SI
			SUO. B-4		RIO ADELFA II	325.892	19/03/1999	RESIDENCIAL	SI
			SUO. B-9		BENAJAMAR	91.110	06/05/2002	RESIDENCIAL	SI
			<b>Subtotal</b>					<b>881.050</b>	
L	SUO. L-3		LOMA JUANELO I	140.440	04/10/2004	RESIDENCIAL	SI		
<b>Subtotal</b>					<b>140.440</b>				
4.	INTERIOR	P	SUO. P-1		INDUSTRIAL	48.200	05/02/1999	INDUSTRIAL	SI
		TRA	SUO.TRA1 SUR		PARQUE TECNOALIMENTARIO	178.709	29/01/2007	INDUSTRIAL / AGROP	SI
			SUO.TRA3-S2		SAT-TROPS	122.738	04/07/2005	INDUSTRIAL / AGROP	SI
		<b>Subtotal</b>					<b>349.647</b>		
<b>TOTAL RESIDENCIAL</b>						<b>2.257.564</b>			
<b>TOTAL INDUSTRIAL</b>						<b>412.737</b>			
<b>TOTAL</b>						<b>2.670.301</b>			

Datos numéricos superficiales que se obtienen del Expediente de Adaptación Parcial a la L.O.U.A. del P.G.O.U./96 NOTA: El concepto de "sector con autonomía de servicios urbanos" corresponde a la definición del artículo 45 "Suelo Urbano", apartado 1.a), LOUA 2/2.012, que supone que dicho ámbito de planeamiento forma parte de un núcleo de población y está dotado de los servicios urbanísticos mínimos.

**CUADRO nº\_4**

**SUP ORDENADOS (SUO) :** Ámbitos urbanizables que cuentan con PPO y PU aprobados definitivamente, sin autonomía de servicios urbanos básicos.

Ámbitos	ENTIDAD TERRITORIAL	Núcleo	Identificación	Denominación	Superficie SUELO (m2s)	Aprobación Definitiva _PPO	Aprobación Definitiva _PR	Nº Viviendas sin edificar	Autonomía de Servicios Urbanos		
1.	CIUDAD COMPACTA	VM	SUO.VM-6	LA FORTALEZA	126.200	03/11/2003	22/04/2005	550	NO		
			SUS.VM-9	ENSANCHE III	89.000	28/03/2014	No tiene	464	NO		
			SUO.VM-13	CAMINO DE TORROX I	254.513	06/02/2006	30/10/2008	590	NO		
			SUO.VM-17	CAMINO DEL HIGUERAL	135.900	06/02/2005	21/10/2009	0	NO		
			SUO.VM-18	CAMINO DE TORROX II	127.764	22/12/2008	No tiene	97	NO		
		TM	SUO.T-11	LA CULEBRA	76.640	25/01/2010	No tiene	499	NO		
			SUO.UE.1_T-12	ENSANCHE OESTE	142.639	07/04/2003	No tiene	1.466	NO		
		CAL	SUO.C-2	FINCA BAVIERA	482.672	04/02/2002	14/06/2005	871	(*) NO		
		Subtotal RESIDENCIAL					1.299.428			4.537	
		Subtotal INDUSTRIAL					135.900				
2.	LITORAL OESTE	B	SUO.B-1 del SUNS B-1	ESPERANZA MOLINO I	164.457	27/07/2011	No tiene	332			
					164.457			332			
3.	LITORAL ESTE	L_M	SUO. L-2	LAGOMAR	122.300	31/05/2010	No tiene	285	NO		
		Subtotal					122.300		285		
4.	INTERIOR	TRA	SUO.TRA1 NORTE	AEROPUERTO	185.086	21/04/2009	T.R. 21/12/2012	336	NO		
					Subtotal					185.086	
TOTAL RESIDENCIAL					1.771.271			5.490			
TOTAL INDUSTRIAL					135.900						
TOTAL					1.907.171			5490			

Datos numéricos superficiales que se obtienen del Expediente de Adaptación Parcial a la L.O.U.A. del P.G.O.U./96

P.P.O. = Plan Parcial de Ordenación P.R. = Proyecto de Reparcelación (transformación jurídica del suelo)

(\*) Nivel parcial de autonomía de servicios urbanos

NOTA.1 : El concepto de "sector sin autonomía de servicios urbanos" supone que no se ha producido ninguna actividad de ejecución de urbanización, o sólo parcialmente, o bien no cumple con la definición del artículo 45 "Suelo Urbano", LOUA 2/2.012.

NOTA.2 : Se contabilizan como nuevos crecimientos, a efectos de la limitación del crecimiento de población, los sectores con P.P.O. aprobados definitivamente sin autonomía servicios urbanos en 2.018. Los ámbitos de S.U.O. con P.P.O. aprobado definitivamente y sin urbanización mantendrán esta clasificación, si bien deben adaptarse a las determinaciones del nuevo P.G.O.U, conforme a lo previsto para ellos en cada caso.

**CUADRO nº\_5**

**SUS:** Suelos urbanizables SECTORIZADOS cuyo Plan Parcial de Ordenación (PPO) se encuentra en tramitación

Ámbitos	ENTIDAD TERRITORIAL	Núcleo	Identificación	Denominación	Superficie SUELO (m2s)	Tramitación de aprobación_PPO	Número Viviendas previstas	USO GLOBAL
<b>1.</b>	<b>CIUDAD COMPACTA</b>	TM	SUS.T-3	CASA FUERTE	80.806	A.P. 04/06/2012	350	RESIDENCIAL
		<b>Subtotal</b>			<b>80.806</b>		<b>350</b>	
<b>2.</b>	<b>LITORAL OESTE</b>	ALM	SUS. A-2	ARROYO EL CABO	104.421	A.I. 11/01/2005	209	RESIDENCIAL
			SUS. A-3	EL PINTO	39.525	A.P. 28/11/2008	99	RESIDENCIAL
			SUS. A-4	CERRO DEL GRAJO	100.010	A.I. 28/10/2008 (ARCHIVADO)	400	RESIDENCIAL
			SUS. A-5	INDUSTRIAL	103.422	A.I. 14/03/2006	0	INDUSTRIAL
			SUS.A-3-S2	TORRE DEL JARAL II	149.761	A.I. 14/10/2005	314	RESIDENCIAL
		B	SUS. B-3	RIO ADELFA III	109.113	A.I. 13/10/2009	270	RESIDENCIAL
			SUS. B-10	LAS CUCHAS	193.512	1º A.P. 29/07/2008	400	RESIDENCIAL
		CH	SUS. CH-2	NUEVO ACCESO	66.510	1º A.P. 22/01/2008	124	RESIDENCIAL
			SUS. CH-5	PUERTA DE HIERRO II	220.116	A.P. 05/12/2008	616	RESIDENCIAL
		<b>Subtotal</b>			<b>1.086.390</b>		<b>2.432</b>	
<b>4.</b>	<b>INTERIOR</b>	INT-CH	SUS. JUVIGOLF	JUVIGOLF	1.740.519	A.P. 27/10/2006	1.534	RESIDENCIAL / DEPORTIVO
<b>Subtotal</b>			<b>1.740.519</b>		<b>1.534</b>			
<b>TOTAL RESIDENCIAL</b>					<b>2.804.293</b>		<b>4.316</b>	
<b>TOTAL INDUSTRIAL</b>					<b>103.422</b>			
<b>TOTAL</b>					<b>2.907.715</b>		<b>4.316</b>	

Datos numéricos superficiales que se obtienen del Expediente de Adaptación Parcial a la LOUA del PGOU/96

Nivel de Tramitación PPO	Identificación
A. I.	Aprobación Inicial
A. P.	Aprobación Provisional

**CUADRO nº\_6**

**SUS:** Suelos urbanizables SECTORIZADOS donde no ha existido actividad para su ordenación y ejecución (S/A)

Ámbitos	ENTIDAD TERRITORIAL	Núcleo	Identificación	Denominación	Superficie SUELO (m2s)	Tramitación de aprobación_PPO	Número Viviendas previstas	USO GLOBAL
<b>1.</b>	<b>CIUDAD COMPACTA</b>	VM	SUS.VM-3	CARRETERA DE LOJA	192.290	S/A	577	RESIDENCIAL
			SUS.VM-4	POZOS DULCES	25.360	S/A	89	RESIDENCIAL
		<b>Subtotal</b>					<b>217.650</b>	<b>666</b>
<b>2.</b>	<b>LITORAL OESTE</b>	B	SUS.B-7	TORRE MOYA I	86.770	S/A	174	RESIDENCIAL
			SUS. B-8	TORRE MOYA II	88.685	S/A	177	RESIDENCIAL
		CH	SUS. CH-1	BUENAVISTA	77.040	S/A	270	RESIDENCIAL
		<b>Subtotal</b>					<b>252.495</b>	<b>621</b>
<b>4.</b>	<b>INTERIOR</b>	TRI	SUS.TRI-1	BARRANCO DE LA MONEDA	59.720	S/A	239	RESIDENCIAL
		TRA	SUS.TRA3-S1	XARQUI	97.777	S/A	0	INDUSTRIAL /AGROP
		<b>Subtotal</b>					<b>157.497</b>	<b>239</b>
<b>TOTAL RESIDENCIAL</b>					<b>529.865</b>		<b>1.526</b>	
<b>TOTAL INDUSTRIAL</b>					<b>97.777</b>			
<b>TOTAL</b>					<b>627.642</b>		<b>1.526</b>	

Datos numéricos superficiales que se obtienen del Expediente de Adaptación Parcial a la LOUA del PGOU/96

S/A SIN ACTIVIDAD

**CUADRO nº\_7**

**SUNS: Suelos urbanizables NO SECTORIZADOS en tramitación del Plan de Sectorización**

Ámbitos	ENTIDAD TERRITORIAL	Núcleo	Identificación	Denominación	Superficie SUELO (m2s)	Tramitación_Plan Sectorización	Número Viviendas previstas	USO GLOBAL
<b>1.</b>	<b>CIUDAD COMPACTA</b>		SUNS.T-2	VEGA MENA I	109.880	A.P. 28/10/2011	680	RESIDENCIAL
			SUNS.T-3	VEGA MENA II	160.880	A.P. 28/10/2011		RESIDENCIAL
		CAL	SUNS.C-1	CAMINO DE ALGARROBO	62.715	A.P. 03/05/2005 Y NUEVA INF. PÚBLICA 24/02/2012	178	RESIDENCIAL
		<b>Subtotal</b>				<b>333.475</b>		<b>858</b>
<b>4.</b>	<b>INTERIOR</b>	TRA	SUNS.TRA-1	ISLA DE TARAY	743.341	A.I. 6/06/2005 Y NUEVA INF. PÚBLICA 29/11/2010	966	RESIDENCIAL
		<b>Subtotal</b>				<b>743.341</b>		<b>966</b>
<b>TOTAL RESIDENCIAL</b>					<b>1.076.816</b>		<b>1.824</b>	

Datos numéricos superficiales que se obtienen del Expediente de Adaptación Parcial a la LOUA del PGOU/96

Nivel de Tramitación Plan de Sectorización	Identificación
A. I.	Aprobación Inicial
A. P.	Aprobación Provisional

**CUADRO nº\_8**

**SUNS: Suelos urbanizables NO SECTORIZADOS sin actividad de sectorización ni ordenación**

Ámbitos	ENTIDAD TERRITORIAL	Núcleo	Identificación	Denominación	Superficie SUELO (m2s)	Tramitación_Plan Sectorización	USO GLOBAL
1.	CIUDAD COMPACTA	VM	SUNS.VM-1	CAMINO DE ALGARROBO	993.981	S/T	RESIDENCIAL
			SUNS.VM-2	LA VEGA	190.329	S/T	RESIDENCIAL
			SUNS.VM-1.2	ARROYO CAMPIÑUELA	31.845	S/T	INDUSTRIAL
		TM	SUNS.T-1	LA BARRANCA	76.220	S/T	INDUSTRIAL
		<b>Subtotal</b>					<b>1.292.375</b>
2.	LITORAL OESTE	B	SUNS.B-2	CORTIJO PEDROFINA	166.685	S/T	RESIDENCIAL
			SUNS.B-3	LOS ARQUILLOS II	61.043	S/T	RESIDENCIAL
		CH	SUNS.CH-1	LA HOMBRÍA MORENA	97.951	S/T	RESIDENCIAL
		A	SUNS.A-1	VALLE DE NIZA I	185.345	S/T	RESIDENCIAL
			SUNS.A-2	VALLE DE NIZA II	141.180	S/T	RESIDENCIAL
			SUNS.A-4	LA SIERREZUELA	354.920	S/T	RESIDENCIAL
		SUNS.A-5	LA ERMITA	151.720	S/T	RESIDENCIAL	
<b>Subtotal</b>					<b>1.158.844</b>		
3.	LITORAL ESTE	L_M	SUNS.L-1	LOMA JUANELO III	191.016	S/T	RESIDENCIAL
			SUNS.L-2	LOMA JUANELO II	235.700	S/T	RESIDENCIAL
		<b>Subtotal</b>					<b>426.716</b>
4.	INTERIOR	INT	SUNS.TRA-2	INDUSTRIA	32.531	S/T	INDUSTRIAL
<b>Subtotal</b>					<b>32.531</b>		
<b>TOTAL RESIDENCIAL</b>					<b>2.769.870</b>		
<b>TOTAL INDUSTRIAL</b>					<b>140.596</b>		
<b>TOTAL</b>					<b>2.910.466</b>		

Datos numéricos superficiales que se obtienen del Expediente de Adaptación Parcial a la LOUA del PGOU/96

S/T PLAN DE SECTORIZACIÓN SIN TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA

## 6.6. DE LA EJECUCIÓN DE LOS SISTEMAS DOTACIONALES: ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS.

### 6.6.1. Parques, Jardines y Espacios Libres públicos. Dotaciones: equipamientos públicos y privados.

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-7Y 8

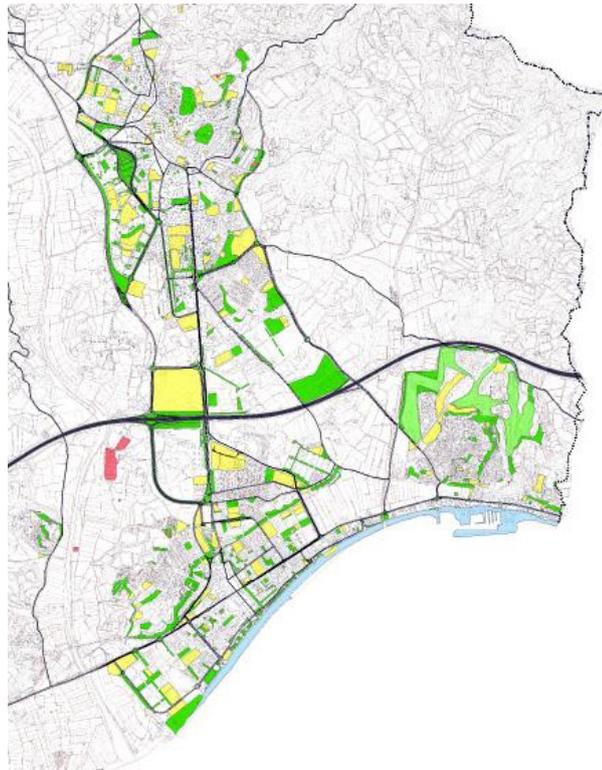
3. Otra situación a tener en cuenta es la de los Sistemas tanto Locales como Generales, de Espacios Libres previstos en el PGOU/96 para su obtención a través de los sistemas de compensación en áreas de reparto, o bien por expropiación. Estos, se encuentran en una situación de haberse convertido muchos 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 POTA, 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.

Respecto de los espacios libres públicos, es posible observar en el plano siguiente, la gran cantidad de espacios libres que encontramos en el municipio.



Plano de la ciudad compacta

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 (M <sup>2</sup> S)	RATIO CALIDAD URBANA M <sup>2</sup> S/HAB
ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	2.314.831	28,64 m <sup>2</sup> /hab.
EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	1.936.563	23,96 m <sup>2</sup> /hab.
SISTEMAS TÉCNICOS	69.807	0,86 m <sup>2</sup> /hab

NOTA 1: POBLACIÓN CENSADA EN 2.018: 80.817 HABITANTES

NOTA 2: Estándar mínimo de Parques y Espacios Libres Públicos\_ 5 a 10 m<sup>2</sup>s/habitante (LOUA)

**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 bicefalia público-privado, realmente se prestan gran número de servicios a la población.

## 6.7. EL TRATAMIENTO DEL SUELO NO URBANIZABLE EN EL PGOU DE 1996

### 6.7.1 El suelo no urbanizable de especial protección

Cuando se aprobó el P.G.O.U./96 vigente ya estaba en vigor la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía, si bien aún no se había elaborado ninguno de los instrumentos de planificación territorial previstos en la misma y que, posteriormente, vendrían a establecer, entre otras determinaciones, la protección de muchos espacios con valor ambiental o territorial existentes en los municipios andaluces.

No obstante, como consecuencia de la necesidad de proteger determinados ámbitos del suelo rural que debido a sus valores naturales y paisajísticos constituían un importante patrimonio natural y una clara identidad de los distintos municipios andaluces, la Junta de Andalucía había promovido ya en la década de los 80, 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 y protección ambiental y unos límites a los usos que el planeamiento urbanístico podía establecer en dichos ámbitos. Se trataba de los planes especiales de protección del medio físico que fueron elaborados para cada una de las ocho provincias andaluzas.

Estos planes, por su contenido y alcance provincial, han comportado materialmente el ejercicio de la función de ordenación del territorio. Como ha señalado F. Zoido, los ocho catálogos provinciales que incorporaron dichos Planes supusieron una acción de recopilación e inventario sobre espacios naturales muy superior a todo lo realizado previamente y, situados en el mapa, los espacios catalogados sugerían la posibilidad de definir una red de espacios naturales con valores de ordenación territorial a escala regional.

Además la opción por este instrumento en los primeros años de autonomía, cuando no existía legislación en materia de ordenación territorial, supuso una iniciativa arriesgada en términos legales, al proponer la prevalencia de los planes especiales respecto de los instrumentos municipales de planeamiento general que no contuvieran determinaciones sobre los contenidos en ellos regulados. No obstante dicha iniciativa supuso la protección de las zonas catalogadas, salvándolas en muchos casos de una inminente ocupación urbanística, en un momento en el que no existía ninguna legislación al respecto (la Ley por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía es del año 1989).

En ese momento la conveniencia y oportunidad de su formulación venían dadas por la carencia de planeamiento general en muchos municipios y las deficiencias generalizadas en este aspecto de la ordenación y la necesidad de orientar los procesos de planeamiento en redacción o tramitación y los que estaban por venir.

El Plan Especial de Protección del Medio Físico (P.E.P.M.F.) correspondiente a la provincia de Málaga fue aprobado por Orden del Consejero de Obras Públicas y Transportes de fecha 6 de marzo de 1987 y en el caso del municipio de Vélez Málaga, protegió los denominados "Paisajes Agrarios Singulares" AG-3 "Vega del Río Vélez", AG-4 "Huertas de Valle Niza" y AG-5 "Huertas de Río Seco". Asimismo estableció una protección cautelar para los denominados "Montes de Málaga y Axarquía", ámbito en el que quedaron incluidos los montes existentes en el municipio de Vélez-Málaga.

En el citado Plan Especial se consideraban como "Paisajes Agrarios Singulares" aquellos espacios que presentan una notable singularidad productiva, condicionada por determinantes geográficos y por el mantenimiento de usos y estructuras agrarias tradicionales de interés social y ambiental.

En cuanto a los "Montes de Málaga y Axarquía" se establecía que la protección cautelar se prolongaría temporalmente en tanto el planeamiento urbanístico de los municipios afectados determinase que zonas debían acogerse a protección especial y cuales podían acoger usos no permitidos por esta protección.

De acuerdo a ello 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 "Paisajes Agrarios Singulares" y parte de los montes existentes a efectos de protegerlos por su potencialidad forestal. Además el P.G.O.U./96 incluye en esta categoría de suelo los yacimientos arqueológicos existentes, varias áreas de alto valor paisajístico como son el Peñón de Almayate y los Acantilados de Torre-Jaral, y los terrenos incluidos en la zona regable del Plan Guaro.



Imagen aérea del paisaje agrario del litoral de Almayate

Las protecciones del P.E.P.M.F. se mantienen en vigor hasta que se publica la aprobación definitiva del P.O.T.AX. en el año 2006. 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 la disposición derogatoria única, se indicaba lo siguiente:

*"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 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 posterior aprobación 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, por lo que es necesario adaptar estas a las establecidas en dicho planeamiento territorial.

Asimismo en el análisis realizado mediante fotografías aéreas y trabajos de campo sobre los suelos protegidos, con referencia al estado actual de estos ámbitos, se detecta que la normativa urbanística del P.G.O.U./96 aplicada 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 han ido devaluando los valores por los que fueron protegidos dichos suelos, lo que obliga a un reconsideración de dicha normativa.



Implantación de usos inadecuados en la franja costera de Almayate que han degradado el paisaje litoral

### 6.7.2. El suelo no urbanizable común

Según la normativa urbanística del P.G.O.U./96 el Suelo No Urbanizable Común está constituido por "los suelos que quedan fuera de todo desarrollo urbano, dentro de las previsiones de este Plan General y por ello no se han clasificado como urbanos o urbanizables".

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), una cierta mescolanza no fácil de interpretar entre usos dominantes, complementarios, 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" o de vivienda rural, o 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.

### 6.7.3. Los asentamientos rurales diseminados

El PGOU calificó como Suelo No Urbanizable de Diseminados una zona de asentamientos rurales diseminados conocidos como La Dehesa y Las Chozas en la que estableció unas condiciones de edificación específicas, de acuerdo a la naturaleza rural de estos asentamientos.



Posteriormente el Ayuntamiento de Vélez Málaga, 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. Este documento viene exigido por el Decreto 2/2012, 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 el cual obliga a los municipios a identificar y delimitar los asentamientos existentes en el suelo no urbanizable.

En dicho documento se reconocen dos asentamientos urbanísticos por considerar que se reúnen las condiciones necesarias para su caracterización como tal. Ambos son de uso industrial aunque uno se denomina polígono ganadero porque dicha zona estaba destinada en principio a tal uso.

ASENTAMIENTOS URBANÍSTICOS DELIMITADOS EN EL AVANCE			
POR ZONA	DENOMINACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANÍSTICO	SUPERFICIE (M <sup>2</sup> )	NÚMERO NAVES
1• VÉLEZ MÁLAGA	(AU) POLÍGONO GANADERO	80690,22	27
2• ALMAYATE	(AU) POLIGONO EN ALMAYATE	39203,28	5

Asimismo se delimitaron en el Avance 29 asentamientos de Hábitat Rural Diseminado, todos ellos de uso residencial, por considerar que reúnen las condiciones necesarias para su caracterización como tales. Todos los ámbitos delimitados son anteriores al año 1.977-1.978 como puede comprobarse en el Nodo de la Red de Información Ambiental de Andalucía. (Junta de Andalucía, Servicio WMS) correspondiente a la Ortofotografía Digital Histórica Pancromática de Andalucía generada a partir de Vuelo Fotogramétrico Nacional Interministerial BN a escala 1:18.000 realizado entre 1977-83 sobre todo el territorio nacional, mediante colaboración de diferentes Ministerios, conocido coloquialmente como vuelo del IRYDA.

La delimitación se ha realizado ajustándose a las envolventes de las edificaciones existentes según la Ortofotografía del vuelo efectuado por Diputación Provincial de Málaga en el año 2.011, de definición a escala 1:2.000, sin menoscabo del ajuste de límites a la realidad física existente una vez realizada la visita a los mismos.

ÁMBITOS DE HÁBITAT RURAL DELIMITADOS EN EL AVANCE			
ZONA	DENOMINACIÓN DEL ÁMBITO DE HRD	SUPERFICIE (M <sup>2</sup> )	NÚMERO VIVIENDAS
1• LAGOS	(HRD) LOS MARTÍNEZ	4978,50	12
2• TRIANA	(HRD) LA COCHERA DE LUIS REYES	5310,17	6

3• TRIANA	(HRD) LOS PEPONES	8547	11
4• CHILCHES	(HRD) PATA SECA	12949,30	15
5• BENAJARAFE	(HRD) LOS NECES	4712,97	13
6• BENAJARAFE	(HRD) LAS MONJAS	19554,78	18
7• BENAJARAFE	(HRD) CORTIJO PICENO	6421,14	8
8• ALMAYATE	(HRD) EL HORNILLO	23759	42
9• ALMAYATE	(HRD) LA RABIA	18237,22	29
10• ALMAYATE	(HRD) LOS HERRERA	4648,39	11
11• ALMAYATE	(HRD) LA LOMA DEL SAPO	9972,15	15
12• ALMAYATE	(HRD) CORTIJO LOS RAMOS	4724,46	6
13• ALMAYATE	(HRD) CORTIJADA LOS DÍAZ	8451,21	15
14• ALMAYATE	(HRD) EL ESTANCO	6155,78	10
15• ALMAYATE	(HRD) CORTIJO LAS ROSAS Y LO BALTASAR	5115,41	8
16• ALMAYATE	(HRD) CORTIJO LOS PARDOS	3429,01	6
17• ALMAYATE	(HRD) LA LOMA DE LOS PARDOS	4999,16	7
18• ALMAYATE	(HRD) LOS LÓPEZ	10690,28	35
19• ALMAYATE	(HRD) LOS SÁNCHEZ	7571,43	16
20• ALMAYATE	(HRD) LA HUERTA DE LOS CORROS	10762	17
21• ALMAYATE	(HRD) LA CAPELLANÍA	12028,70	19
22• ALMAYATE	(HRD) LAS CRUZADILLAS	7412,29	10
23• ALMAYATE	(HRD) LA ERMITA ALTA	13649,58	13
24• ALMAYATE	(HRD) EL CERRO DE LAS PIEDRAS	20044,20	13
25• TRAPICHE	(HRD) CORTIJO LOS RECIOS	11133,05	17
26• TRAPICHE	(HRD) CORTIJADA LOS CEBOLLANOS	4049,01	12
27• TRAPICHE	(HRD) PEPE RAMÓN Y LOS RAMONES	4788,47	9
28• LOS PUERTAS	(HRD) LOS BURGOS	7484,37	10
29• LOS PUERTAS	(HRD) LOS PATARRA	4164,06	10

El objeto del Avance es la delimitación de los asentamientos urbanísticos y de los ámbitos de Hábitat Rural Diseminados (H.R.D.) 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.

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., 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 ha servido 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 H.R.D. ya determinado por el PGOU/96 bajo los mismos criterios de delimitación utilizados para la redacción del Avance de los asentamientos rurales. En este sentido cabe señalar que en la Revisión del P.G.O.U. se mantienen los H.R.D. delimitados en el Avance, añadiendo dos más (Las Chozas y la Dehesa) pero no se ha considerado como asentamiento urbanístico el denominado "POLIGONO EN ALMAYATE" ya que no reúne las condiciones para ello.



Asentamientos de Hábitat Rural Diseminado (H.R.D.) al Sur de la Autovía A7, zona Oeste del municipio.