



SUMARIO

(Continuación del fascículo 1 de 3)

3. Otras disposiciones

PÁGINA

CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Decreto 308/2009, de 21 de julio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga y se crea su comisión de seguimiento.

114

Número formado por tres fascículos

Jueves, 23 de julio de 2009

Año XXXI

Número 142 (2 de 3)

Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA



Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

DECRETO 308/2009, de 21 de julio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga y se crea su comisión de seguimiento.

La Comunidad Autónoma de Andalucía tiene, conforme dispone el artículo 56.5 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio. Por otro lado, el artículo 47.1.1.^a de dicho Estatuto reconoce a la Comunidad Autónoma de Andalucía la competencia exclusiva sobre el procedimiento administrativo derivado de las especialidades de la organización propia de la Comunidad Autónoma, la estructura y regulación de los órganos administrativos públicos de Andalucía y de sus organismos autónomos.

En ejercicio de esta competencia, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, mediante Decreto 213/2006, de 5 de diciembre, formuló el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga, a redactar conforme a lo previsto en los Capítulos II y IV del Título I de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Una vez redactado el documento del Plan, se ha dado cumplimiento a los trámites de información pública y de audiencia, previstos en el artículo 13.5 de la Ley 1/1994, de 11 de enero. Así mismo, se ha cumplimentado en la tramitación del Plan el procedimiento de evaluación ambiental conforme a lo dispuesto en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

El Plan ha sido conocido e informado por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Málaga y por la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Andalucía, conforme a lo previsto en el artículo 7.4 del Decreto 213/2006, de 5 de diciembre, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga.

En su virtud, a propuesta del Consejero de Vivienda y Ordenación del Territorio, conforme al artículo 21.3 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en relación con el Decreto 239/2008, de 13 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, y en el ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo 13.6 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y por el artículo 3.1.b) del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su sesión de 21 de julio de 2009,

D I S P O N G O

Artículo 1. Aprobación.

Se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga que figura como Anexo a este Decreto, cuyo ámbito territorial comprende íntegramente los términos municipales de Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Almogía, Álora, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Coín, Málaga, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán.

Artículo 2. Comisión de Seguimiento.

1. Se crea la Comisión de Seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga,

cuyo funcionamiento se ajustará a las normas contenidas en el Capítulo II del Título IV de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, y a las de carácter básico recogidas en el Capítulo II del Título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en este Decreto.

2. La Comisión de Seguimiento estará presidida por la persona titular de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, que ostentará el voto de calidad en caso de empate, e integrada, además, por las siguientes personas miembros:

a) Titular de la Secretaría General de Planificación y Desarrollo Territorial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, que desempeñará la Vicepresidencia, sustituyendo a la persona titular de la Presidencia en los supuestos de vacante, ausencia o enfermedad de la misma, u otra causa legal.

b) Titular de la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio.

c) Titular de la Dirección General de Vivienda y Arquitectura de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio.

d) Titular de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Málaga.

e) Titular de la Delegación Provincial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio en Málaga.

f) Una en representación de cada una de las siguientes Consejerías: Gobernación; Economía y Hacienda; Innovación, Ciencia y Empresa; Obras Públicas y Transportes; Salud; Agricultura y Pesca; Turismo, Comercio y Deporte; Cultura; y Medio Ambiente, designada en cada caso por la persona titular de la Consejería que corresponda. Dichos representantes deberán ostentar, al menos, el rango de Director o Directora General en la Consejería correspondiente, o bien ser la persona titular de la Delegación Provincial en Málaga de la respectiva Consejería.

g) Una en representación de la Administración General del Estado.

h) Dos en representación de la Diputación Provincial de Málaga, designadas por la persona titular de su Presidencia.

i) Los alcaldes o alcaldesas de los Ayuntamientos de los municipios incluidos en el ámbito del Plan.

3. En la designación de las personas integrantes de la Comisión de Seguimiento que no formen parte de la misma en razón de su cargo, deberá respetarse el principio de representación equilibrada de mujeres y hombres, conforme a lo establecido en el artículo 19.2 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre.

4. La persona titular de la Presidencia nombrará, de entre el personal funcionario adscrito a la Delegación Provincial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio en Málaga, perteneciente a un Cuerpo para cuyo ingreso se requiera titulación superior, a la persona que desempeñe la Secretaría, así como su suplente, que actuarán con voz pero sin voto.

5. En caso de ausencia o enfermedad y, en general, cuando concorra alguna causa justificada, las personas miembros titulares de la Comisión de Seguimiento serán sustituidas por quienes designen expresamente como suplentes.

6. Corresponde a la Comisión de Seguimiento conocer los instrumentos de planificación que se formulen en desarrollo y ejecución del Plan, así como informar las Actualizaciones y los Informes de Seguimiento del Plan, previstos en los artículos 10 y 11 de su Normativa.

Disposición adicional primera. Prevalencia de las determinaciones de aplicación directa.

De conformidad con lo previsto en el artículo 23.1 y 4 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga que sean de aplicación directa prevalecerán, desde su entrada en vigor, sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico general vigente en el ámbito de dicho Plan.

Disposición adicional segunda. Relación con los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales.

Conforme a lo establecido en el artículo 18.2 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, las determinaciones de los Planes de Ordenación de Recursos Naturales cuyo ámbito de aplicación coincida total o parcialmente con el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga, prevalecerán sobre las del citado Plan en las materias reguladas por dicha Ley.

Disposición adicional tercera. Habilitación para el ejercicio de las funciones de la Comisión de Seguimiento.

Se habilita a la Secretaría General de Planificación y Desarrollo Territorial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio a dictar las Resoluciones que sirvan de fundamento para el inicio y el adecuado ejercicio de las funciones de la Comisión de Seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga.

Disposición transitoria primera. Adaptación del planeamiento urbanístico vigente.

Conforme a lo dispuesto en los artículos 11.1.d), 21 y 23.2 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones del planeamiento urbanístico general vigente de los municipios de la aglomeración urbana de Málaga deberán adaptarse a las del Plan de Ordenación del Territorio que se aprueba por el presente Decreto en el plazo máximo de cuatro años desde la entrada en vigor de éste, sin perjuicio de las innovaciones a que hubiere lugar para su implementación con anterioridad a dicho plazo.

Disposición transitoria segunda. Adaptación del planeamiento urbanístico en tramitación.

Los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los municipios de la aglomeración urbana de Málaga, que estuvieran formulándose a la entrada en vigor del presente Decreto, deberán adaptarse a las determinaciones del Plan que mediante el mismo se aprueba, con independencia del grado de tramitación que hubiera alcanzado.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan o contradigan lo establecido en este Decreto y, expresamente, en el ámbito que comprende el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga, quedan sin efecto 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 Resolución del Consejero de Obras Públicas y Transportes, de 6 de marzo de 1987, y en las Directrices Regionales del Litoral de Andalucía, aprobadas por el Decreto 118/1990, de 17 de abril.

Disposición final primera. Desarrollo y ejecución.

Se autoriza al Consejero de Vivienda y Ordenación del Territorio para dictar cuantas disposiciones y actos precise la ejecución y desarrollo de este Decreto.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Sevilla, 21 de julio de 2009

JOSÉ ANTONIO GRIÑÁN MARTÍNEZ
Presidente de la Junta de Andalucía

JUAN ESPADAS CEJAS
Consejero de Vivienda y Ordenación del Territorio

ANEXO

**PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA****MEMORIA DE INFORMACIÓN**

CARACTERIZACIÓN GENERAL

El ámbito de la aglomeración urbana de Málaga esta constituido por trece municipios –Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Almogía, Álora, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Coín, Málaga, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán–; tiene una extensión de 1.329,9 km² y una población permanente de 832.446 personas, siendo la segunda aglomeración por volumen demográfico de Andalucía.

En este ámbito pueden detectarse rasgos propios de una aglomeración urbana madura, pues el áreas conforma, con mayor o menor grado de intensidad según la proximidad a la ciudad central, un mercado unitario de trabajo, residencia y ocio, si bien existen otros muchos elementos que presentan una gran heterogeneidad y fuertes contrastes internos, tanto en lo que se refiere a sus características físicas o ambientales, como en aspectos relacionados directamente con las actuaciones antrópicas, que se traducen en los diferentes modelos de ocupación del territorio, en los tipos de hábitat, o en las características e intensidad que presentan las actividades económicas.

Así, en la aglomeración urbana conviven enclaves punteros en investigación y Desarrollo, como es el Parque Tecnológico de Andalucía, junto a municipios en los que la actividad agraria sigue teniendo un peso fundamental en su economía; municipios que tienen en su alta densidad demográfica uno de sus principales retos futuros y otros que tratan de minimizar su despoblamiento y acusado envejecimiento. Y áreas altamente degradadas y transformadas y sin pervivencias ambientales relevantes, junto a ámbitos de gran interés ecológico, que ha justificado su declaración y protección por la normativa ambiental, como son los casos de Montes de Málaga, el Desfiladero de los Gaitanes y la Desembocadura del Guadalhorce.

Junto a esta diversidad interna que supone un recurso para su ordenación, el Plan debe aprovechar las oportunidades derivadas de la posición meridional de la aglomeración urbana, y sus potentes límites, con una barrera montañosa al norte, los mencionados Montes de Málaga, y con el Mediterráneo como borde sur.

Precisamente esta oportunidad derivada de su carácter ribereño, que posibilita la potencialidad y oportunidad de integrarse en el Arco Mediterráneo, una de las zonas más dinámicas de la Unión Europea, se ha visto mermada por la escasa potencia del sistema de ciudades en el sureste peninsular, que fractura en cierta medida este eje, y por el excesivo sesgo de la actividad económica de las pasadas

décadas hacia el turismo, una tendencia que el Plan debe invertir para aprovechar las ventajas de las economías de escala o en red del corredor mediterráneo.

Su posición geográfica también la habilita como eje o nodo de conexiones con el Magreb, constituyendo junto con el resto de litoral andaluz una de las fronteras más importantes de Europa, precisamente aquella en la que más acusadas son las diferencias económicas, sociales y culturales.

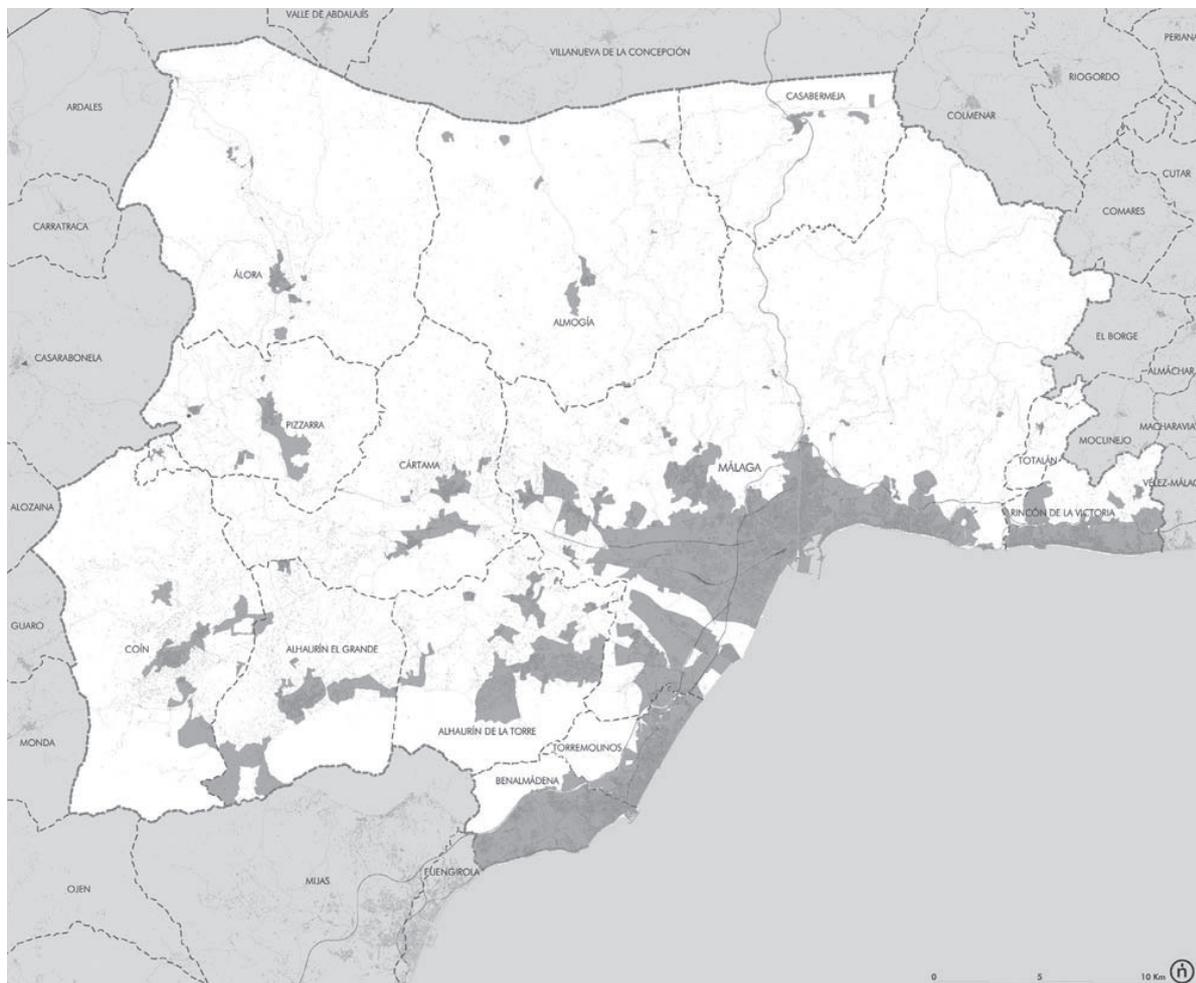
Las importantes transformaciones que se están produciendo en las infraestructuras y en la dinámica de la actividad turística van a afectar sustancialmente al papel que desempeñará la aglomeración de Málaga en las próximas décadas:

- En relación con las infraestructuras, se han iniciado o programado diversas actuaciones que pretenden precisamente paliar los seculares déficits de comunicaciones de Málaga, que se ejemplifican en el hasta ahora único acceso por vía de gran capacidad desde el interior peninsular. La puesta en funcionamiento de la línea de alta velocidad entre Córdoba y Málaga en diciembre de 2007 ha cambiado radicalmente esta situación.
- En relación con la actividad turística, motor económico de la aglomeración, de gran parte de la provincia y de la región en su totalidad, están apareciendo nuevas tipologías turísticas, que si bien no suplantán la oferta y demanda tradicional de sol y playa, sí la complementan y cualifican. Así, el turismo vinculado a las actividades de ocio y deportivo y el turismo de la naturaleza, o más centrado en el municipios de Málaga, el turismo cultural y congresual, son nuevas tipologías de creciente presencia en el ámbito, que generan nuevos hitos o impactos territoriales y refuerzan los preexistentes. Lo campos de golf, centros de ocio, parques temáticos/ acuáticos, puertos deportivos, espacios culturales..., son ejemplos de nuevos espacios ligados a esta actividad.

En clara relación con el turismo, aunque no exclusivamente, la estructura económica de la aglomeración urbana se caracteriza a grandes rasgos por el peso central de las actividades de servicios, destacando dentro del mismo las ramas de comercio, reparaciones, hostelería y administración, y del sector de la construcción, si bien presenta rasgos particulares, en comparación con el resto de la provincia. Así, ambos sectores, servicios y construcción, presentan un peso relativo inferior en la aglomeración que en el resto del territorio, mientras que, en paralelo, la aglomeración urbana se consolida como la zona de mayor peso industrial de la provincia, lo que también tiene claras consecuencias territoriales, además de representar una oportunidad para el ámbito en su conjunto, sobre todo por el impacto cuantitativo y cualitativo que está generando el Parque Tecnológico, con perspectivas de representar un 10% del valor de la producción en el próximo quinquenio.

Si los anteriores rasgos caracterizan la estructura económica y social de la aglomeración, hasta el inicio de la actual crisis económica global, desde el punto de vista del medio físico son destacables la potencia y grandes contrastes de su oro-

ÁMBITO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA



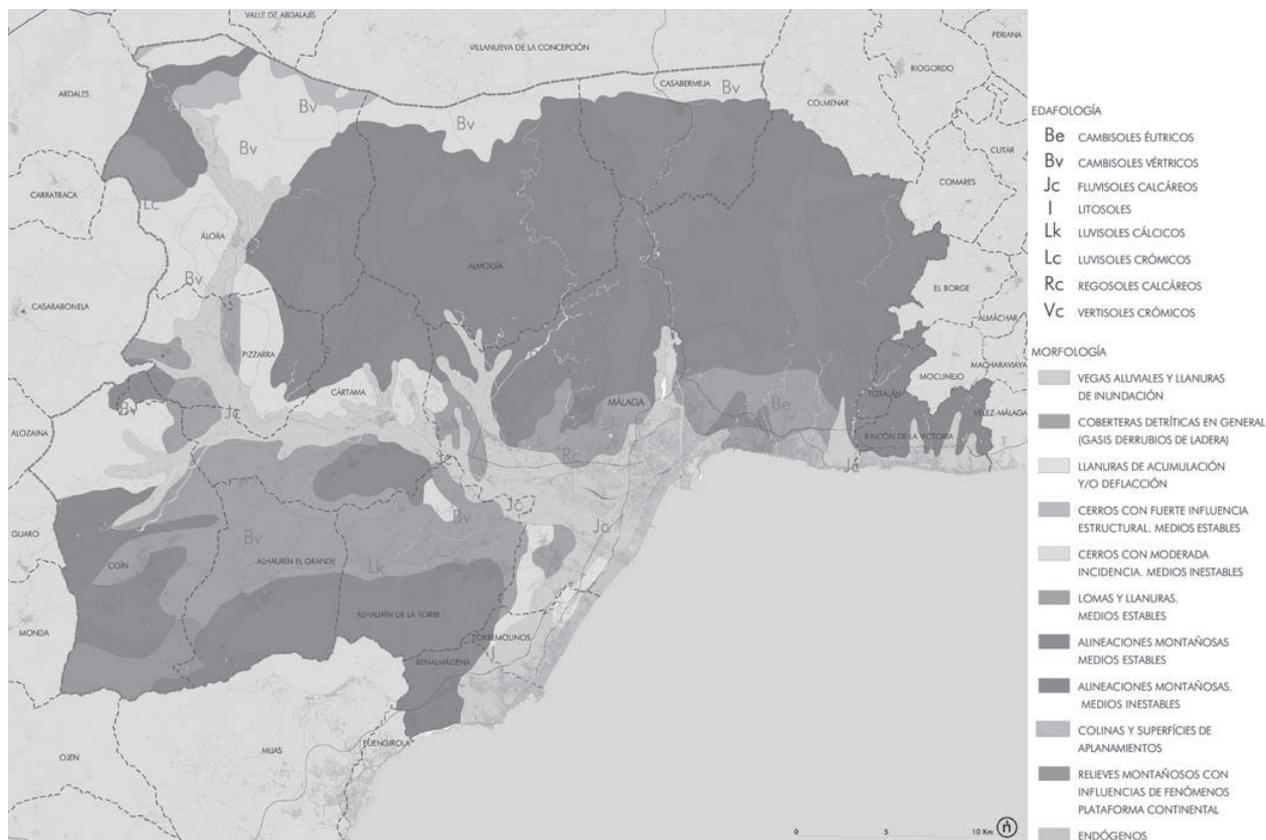
grafía, su irregular régimen pluviométrico, la escasa o nula permeabilidad de los suelos y la disposición y características de su red hidrográfica, que ha determinado en gran medida el modelo de ocupación preexistente y futuro. Esta red está conformada por dos grandes cuencas: de los ríos Guadalhorce y Guadalmedina, y las denominadas cuencas-vertientes, de arroyos con aportes esporádicos y recorridos muy cortos que discurren en dirección Norte-Sur. Desde la perspectiva del medio físico pueden distinguirse cuatro unidades territoriales en la aglomeración: la Franja Litoral, Los Montes de Málaga, el Valle del Guadalhorce y la Sierra de Mijas.

Las tendencias que pueden incidir en el proceso planificador son sintéticamente, las siguientes:

- Fuerte concentración de la población y del turismo en el litoral de la aglomeración con elevados aumentos de la densidad en este espacio. Debido a ello si no se articulan los mecanismos adecuados, aparecerán o se incrementarán en los próximos años desequilibrios de escala con importantes efectos externos negativos sobre el bienestar de la población de la zona (atascos, insuficiencia de algunos servicios públicos, etc.).

- Pujanza de desarrollos residenciales en el exterior de la ciudad central, básicamente en los demás municipios litorales y en el Valle del Guadalhorce, que intensifican los desplazamientos diarios residenciales en la aglomeración, principalmente en vehículos privados, lo que se traduce en importantes restricciones a la movilidad, que de seguir incrementándose impedirán un desarrollo urbano y económico equilibrado.
- La capacidad de crecimiento y atracción de la aglomeración de Málaga sigue siendo importante y es previsible que en el futuro continúe siendo uno de los espacios con mayores incrementos absolutos de población a escala nacional, tanto por movimientos naturales como sobre todo por las inmigraciones.
- La concentración de actividades terciarias, que tienden a aumentar paulatinamente, en el área central y en el litoral, mientras que las actividades de transformación se desplazan o tendrán mayor peso en el interior del Valle del Guadalhorce.
- La escasa accesibilidad e interrelación entre los espacios productivos que supone un inconveniente para el aprove-

MORFOEDAFOLOGÍA



chamamiento de las economías de escala, elemento básico para la mejora de productividad y competitividad de la economía del ámbito.

- La debilidad de la articulación del litoral entre sí y con el interior de la aglomeración urbana de Málaga.
- Las nuevas tendencias turísticas, que demandan una oferta complementaria de calidad (espacios culturales, rutas monumentales, parques temáticos, espacios deportivos, etc), pueden suponer un freno a la expansión y desarrollo de la actividad turística del litoral occidental de la aglomeración dada la alta densidad edificatoria, lo que hace necesario un nuevo modelo de gestión del suelo.
- La dependencia funcional de los municipios del litoral occidental de la aglomeración urbana de Málaga respecto de la ciudad central es de carácter biunívoco, e incluso tiende a incrementarse el papel de los primeros debido a la importante provisión de elementos de ocio, turísticos y comerciales de estos municipios. Respecto a las otras localidades, la dependencia funcional se mantendrá e incluso se reforzará en el futuro por la mejora de las comunicaciones.
- El área del Valle del Guadalhorce es la que mayor potencial tiene para albergar nuevas infraestructuras y dotaciones metropolitanas que ayuden a equilibrar la organización territorial del área, siempre y cuando se superen las barreras

físicas que el río, la nueva línea del AVE y otras infraestructuras ocasionan.

POBLACIÓN Y ECONOMÍA

A grandes rasgos en la aglomeración urbana de Málaga se identifican también cuatro tipologías de municipios:

- Málaga, ciudad central, Centro Regional y capital de la provincia.
- Torremolinos, Benalmádena y, en menor medida, Rincón de la Victoria, localidades de la aglomeración de claro sesgo turístico.
- Los municipios del interior: Almogía, Álora, Casabermeja y Totalán que mantienen una fuerte identidad rural pero que están incorporándose a los procesos de escala metropolitana.
- Los municipios del Valle del Guadalhorce, como transpaís de la aglomeración, que han protagonizado un importante crecimiento demográfico y económico: Alhaurín de la Torre, Cártama y en menor medida Alhaurín el Grande, Coín y Pizarra.

La aglomeración en su conjunto, es la suma de trece municipios que actúan como un sistema unitario, en cuya diversi-

dad subyace uno de los mayores recursos del ámbito, si bien se precisan estrategias diferenciadas entre el litoral, donde es prioritaria la recualificación de la ciudad existente, y el interior, que puede acoger los nuevos crecimientos necesarios para que la aglomeración siga consolidándose como una de las grandes áreas urbanas del sur de Europa, favoreciéndose simultáneamente de los procesos de escala metropolitana.

La población de la aglomeración urbana se ha incrementado en 110.097 personas desde 1996, lo que implica un crecimiento medio anual superior al 1,5% anual, si bien internamente se detectan diferencias entre los municipios del ámbito:

- Seis de sus municipios superan ampliamente las tasas de crecimiento experimentadas tanto por la aglomeración como por la totalidad de la provincia –el 2,1%–, en los que se incluyen los municipios litorales de Torremolinos, Benalmádena, Rincón de la Victoria, y los municipios del Valle del Guadalhorce de Alhaurín de la Torre, Cártama y, en menor medida Alhaurín el Grande, que por su cercanía a la capital y su menor coste, constituyen un nuevo foco de atracción para residentes metropolitanos.

En la situación opuesta, caracterizados por el estancamiento de su número de efectivos aparecen:

- Málaga que comparte las dinámicas acaecidas en otros ámbitos metropolitanos, consistente en la pérdida de volumen demográfico de la ciudad central en relación a las coronas metropolitanas –en 1991 en la ciudad de Málaga residían el 78,2% de los habitantes de la aglomeración, mientras que en 2007 lo hacen sólo el 67,42%–, si bien en otros centros regionales se han llegado a contabilizar pérdidas de efectivos que no se han producido en Málaga, ya que aunque débilmente ha aumentado sus habitantes totales.

- Almogía y Álora, con incrementos débiles pero que han superado las pérdidas de habitantes sufridas en la década de los noventa.

- El resto de municipios crecen, pero de manera más moderada o con valores cercanos a la tasa media provincial

En paralelo a los cambios de la población residente, y directamente vinculado con este proceso se produce la redistribución de las actividades económicas entre las áreas de la aglomeración, en idéntica dirección desde la ciudad central a las coronas metropolitanas, aunque con particularidades derivadas de la tradicional ubicación previa de parte de las actividades turísticas en los municipios litorales occidentales.

	1996-2001	2001-2007	1996-2007
Alhaurín el Grande	3,7	24,5	29,2
Alhaurín de la Torre	33,9	40,7	88,5
Almogía	-4,0	5,0	0,8
Álora	-3,0	6,7	3,5
Benalmádena	23,6	55,6	92,3
Cártama	6,1	39,9	48,8
Casabermeja	-0,6	13,4	12,8
Coín	2,4	16,0	18,8
Málaga	-2,7	5,1	2,2
Pizarra	0,1	23,3	23,4
Rincón de la Victoria	25,9	47,4	85,6
Torremolinos	23,2	37,6	69,5
Totalán	1,5	13,9	15,6
AUM	1,6	13,4	15,2
Provincia	4,2	16,5	21,5

	1996	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Alhaurín el Grande	16.859	17.488	17.941	18.797	19.324	20.074	21.070	21.776
Alhaurín de la Torre	16.914	22.654	23.774	25.401	26.764	28.509	30.281	31.884
Almogía	4.263	4.093	4.108	4.269	4.244	4.313	4.309	4.299
Álora	12.862	12.471	12.538	12.739	12.838	13.013	13.204	13.307
Benalmádena	27.147	33.557	35.946	40.064	42.437	45.686	50.298	52.217
Cártama	12.713	13.483	13.900	14.783	15.524	16.692	17.690	18.865
Casabermeja	3.034	3.016	2.979	2.942	3.127	3.240	3.364	3.421
Coín	17.572	17.998	18.255	19.213	19.295	20.116	20.551	20.870
Málaga	549.135	534.207	535.686	547.105	547.731	558.287	560.631	561.250
Pizarra	6.586	6.593	6.600	6.940	7.165	7.555	7.812	8.129
Rincón de la Victoria	19.247	24.224	25.682	28.007	30.169	31.996	33.817	35.714
Torremolinos	35.408	43.613	46.683	50.649	52.354	55.479	58.683	60.010
Totalán	609	618	628	624	679	699	707	704
AUM	722.349	734.015	744.720	771.533	781.651	805.659	822.417	832.446
Provincia	1.249.290	1.302.240	1.330.010	1.374.890	1.394.626	1.453.409	1.491.287	1.517.523

Fuente: Padrón Municipal de Habitantes. INE. Varios Años. Tasas elaboración propia.

Las causas que explican las diferencias señaladas son de nuevo diversas, aunque las más importantes guardan relación con los cambios operados en el mercado metropolitano de vivienda y en la relocalización de las actividades económicas en la corona metropolitana.

En relación con los municipios del interior, su estabilidad o menor crecimiento se debe en parte a las limitaciones infraestructurales, que ha dificultado su integración efectiva en los procesos de escala metropolitana. En su base económica continúan teniendo un peso relativo importante la ganadería y la agricultura de carácter marginal debido a los condicionamientos físicos y orográficos, que han limitado la mecanización e incrementar la productividad del suelo. La imposibilidad de incorporar la mano de obra disponible, ha inducido el traslado de ésta a los más dinámicos mercados laborales del litoral.

La ciudad de Málaga además de los procesos citados, que son propios de las ciudades centrales de los ámbitos metropolitanos, compite con la cercana conurbación de la Costa del Sol Occidental aunque mantiene como característica intrínseca, reforzada además en los últimos años, su rol de centro industrial provincial, pues representa el 58,1% de la población ocupada provincial en este sector y el 8,9% de los empleados totales de la aglomeración urbana.

A los espacios productivos tradicionales de la ciudad, se ha incorporado un paradigma a escala nacional en I+D+i, el Parque Tecnológico de Andalucía, que ha reorientado y recualificado las actividades industriales de todo el ámbito, y que desde la óptica territorial ha supuesto el redescubrimiento del Valle del Guadalhorce como ámbito preferente y propicio para la localización de los nuevos hitos o enclaves metropolitanos, superando su consideración como mero soporte de los sistemas infraestructurales más diversos.

Sin embargo al igual que en el resto de la región y de la provincia, la actividad que en mayor medida constituye la base eco-

nómica de la aglomeración y que además ha experimentado mayores crecimientos es el sector servicios –con fuerte peso de la rama turística sobre todo en los municipios litorales–. En este sector se ocupan el 76,6% de la población ocupada total –en la provincia este porcentaje se sitúa en el 70,9% –. Dentro de él las ramas de mayor peso son las de Comercio y Reparación de Vehículos, la Hostelería y la Administración Pública, debido a la concentración en Málaga de los servicios administrativos vinculados con su capitalidad provincial.

Por su parte la agricultura se convierte en una actividad central desde el punto de vista económico, pero también y sobre todo social, cultural y ambiental en la aglomeración, si bien también en este aspecto es preciso diferenciar varios modelos que expresan las grandes diferencias en las formas de explotación identificadas:

- Las actividades primarias desarrolladas en los Montes de Málaga, de carácter prácticamente marginal, que son sin embargo de gran importancia desde el punto de vista ecológico y paisajístico. Se basan en la arboricultura difusa en la que se mezclan los cultivos de olivar, almendros y en menor medida higueras; o la ganadería extensiva, sobre todo caprina.
- Los sistemas de regadíos del Valle del Guadalhorce, que es el conjunto más extenso y productivo de la provincia de Málaga. Destaca su producción hortofrutícola y de cítricos. Vinculado a este espacio, pero ya en las lomas de los piedemontes de la Sierra de Mijas y Montes de Málaga aparecen olivares que enmarcan paisajísticamente el Valle.

	Año 1991	Año 2001	1991-2001
	Población ocupada	Población ocupada	Crecimiento (porcentaje)
Málaga ciudad	144.044	188.527	30,80%
Municipios AUM	37.768	75.152	98,98%
TOTAL AUM	181.812	263.679	45,02%
Provincia Málaga	306.335	457.780	49,40%

	AUM		PROVINCIA MÁLAGA	
	EMPLEO	PESO	EMPLEO	PESO
Población ocupada total	306.335		457.780	
Sección A: Agricultura	4.901	1,6%	22.139	4,8%
Sección B: Pesca	348	0,1%	1.221	0,3%
Sección C: Ind.extract.	109	0,0%	212	0,0%
Sección D: Ind.manufact.	25.426	8,3%	35.636	7,8%
Sección E: Energía	1.532	0,5%	2.108	0,5%
Sección F: Construcción	39.211	12,8%	71.742	15,7%
Sección G: Comercio y repar.	59.123	19,3%	84.874	18,5%
Sección H: Hostelería	28.183	9,2%	48.652	10,6%
Sección I: Transp y Comunic.	24.200	7,9%	28.588	6,2%
Sección J: Interm. Financ.	7.658	2,5%	10.172	2,2%
Sección K: Inmobil.serv.empresar.	26.345	8,6%	35.043	7,7%
Administr. Públ.	25.732	8,4%	34.791	7,6%
Sección M: Educación	21.750	7,1%	27.553	6,0%
Sección N: Sanidad	22.362	7,3%	26.525	5,8%
Sección O: Otras act. Servic. Person.	10.415	3,4%	14.796	3,2%
Sección P: Activ. Hogares	8.884	2,9%	13.691	3,0%
Sección Q: Org. Extraterrit.	30	0,0%	37	0,0%

Fuente: Censo de Población 1991 y 2001.INE

Las diferencias señaladas en relación con el comportamiento demográfico y económico de los municipios de la aglomeración, tienen su trasposición en el número de viviendas edificadas en cada uno de ellos. Según el Censo de Población y Viviendas del año 2001 en la aglomeración urbana de Málaga se contabilizaban 344.924 viviendas, que ascenderían en el 2006 a 424.030 incorporando los datos de proyectos residenciales visados del Colegio de Arquitectos de Málaga. Su número se ha incrementado desde 1981 en un 51,3%. Internamente se observan diferencias significativas:

- Por un lado se pueden agrupar aquellos municipios que superan los valores medios y que se corresponden con los que conforman los ejes más dinámicos desde el punto de vista demográfico y económico –destacando Cártama y Alhaurín de la Torre–.
- Son también importantes los datos de las localidades litorales, excepto Málaga que presenta valores más con-

tenidos, si bien un porcentaje importante de las viviendas edificadas responde a las demandas del mercado de segundas residencias.

- Finalmente los municipios del interior, que han experimentado ligeros incrementos que responden a las nuevas pautas sociales –reducción del tamaño medio por hogar y hogares monoparentales– (Los porcentajes de Totalán responden en parte a los reducidos valores absolutos).

Una característica común a todos los municipios es la escasez del número de viviendas sujetas a algún régimen de protección oficial edificadas entre 2001 y 2006, pues no representa más que el 7% del total. Igualmente supone una muestra de la insostenibilidad de las estrategias vinculadas al mercado de las viviendas llevado a cabo en los últimos años, que en todos los municipios –con la excepción de Rincón de la Victoria, Totalán y Alhaurín de la Torre–, exista más de un 10% de viviendas desocupadas.

EVOLUCIÓN DE LAS VIVIENDAS						
	1981	1991	2001	%	%	%
				81-91	91-01	81-01
Alhaurín de la Torre	2.372	5.635	8.972	137,6	59,2	278,2
Alhaurín el Grande	5.189	7.432	8.813	43,2	18,6	69,8
Almogía	1.698	1.609	1.686	-5,2	04,8	-0,7
Álora	4.750	5.178	5.285	13,3	2,1	15,7
Benalmádena	13.564	24.800	32.258	82,8	30,1	137,8
Cártama	3.327	3.690	6.353	10,9	72,2	91,0
Casabermeja	1.160	1.268	1.283	09,3	01,2	10,6
Coin	6.150	7.146	8.722	16,2	22,1	41,9
Málaga	180.120	184.667	217.079	02,5	17,6	20,5
Pizarra	2.092	2.396	2.546	14,5	6,3	21,7
Rincón de la Victoria	7.512	12.671	17.327	68,7	36,7	130,7
Torremolinos		28.119	34.222		21,7	
Totalán	269	268	378	-0,4	41,0	140,5
TOTAL AUM	228.023	284.879	344.924	24,9	21,1	51,3

Fuente: Censos de Población y Viviendas. 1981,1991, 2001 INE. Tasas elaboración propia.

VIVIENDAS SEGÚN PRINCIPALES TIPOLOGÍAS. AÑO 2001						
	Principales	Secundarias	Desocupadas	%	%	%
				Principal	Secundaria	Desocupada
Alhaurín de la Torre	6.940	1.078	866	77,4	12	9,7
Alhaurín el Grande	5.587	1.567	1.549	63,4	17,8	17,6
Almogía	1.450	47	187	86,0	2,8	11,1
Álora	3.966	566	704	75,0	10,7	13,3
Benalmádena	12.567	12.439	5.323	39,0	38,6	16,5
Cártama	4.272	1.425	652	67,2	22,4	10,3
Casabermeja	1.088	25	169	84,8	1,9	13,2
Coin	5.543	1.752	1.314	67,0	21,2	15,9
Málaga	170.680	16.621	26.432	78,6	7,7	12,2
Pizarra	2.089	136	320	82,0	5,3	12,6
Rincón de la Victoria	8.393	7.857	788	48,4	45,3	4,5
Totalán	236	141	1	62,4	37,3	0,3
Torremolinos	17.030	8.430	7.610	49,8	24,6	22,2
AUM	239.841	52.084	45.915	69,6	15,1	13,3

Fuente: Censos de Población y Viviendas. 1981,1991, 2001 INE. Tasas elaboración propia.

PROYECTOS RESIDENCIALES VISADOS							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	TOTAL
Alhaurín El Grande	328	581	549	709	465	498	3.130
Alhaurín de la Torre	542	841	1.468	830	972	859	5.512
Almogía	48	49	2	117	159	435	880
Álora	81	126	170	206	159	343	1.085
Benalmádena	3.255	2.156	1.567	2.150	3.030	2.047	14.205
Cártama	484	390	888	849	1065	1184	4.860
Casabermeja	64	68	94	94	38	71	429
Coín	299	307	286	463	415	552	2.322
Málaga	6.622	6.360	4.971	7.190	5.402	7.391	37.936
Pizarra	92	105	361	205	324	258	1.345
Rincón de la Victoria	1.200	1.441	1.399	1.866	1.905	1.615	9.426
Totalán	1	0	2	15	15	7	40
Torremolinos	1.048	1.001	1.189	1.733	1.334	1.658	7.963
AUM	13.592	12.887	12.199	15.553	14.430	16.036	84.697

Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga Año: 2001 a 2006.

En el mismo sentido es necesario destacar que menos de la mitad de las viviendas edificadas en Rincón de la Victoria, Torremolinos y Benalmádena son viviendas principales, es decir residencias empleadas habitualmente como hogares.

A modo de síntesis, desde el punto de vista social, económico y demográfico las características de los municipios integrantes de la aglomeración ejemplifican la diversidad de las situaciones que conforman el escenario territorial común, que puede verse afectado por la crisis económica global.

Por un lado cabe destacar, por ser un elemento clave en el entendimiento estructural de la aglomeración urbana de Málaga, las dinámicas detectadas en los municipios de Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Cártama y Coín y entorno al Valle del Guadalhorce, inducidas por la ubicación del PTA y por las tendencias del mercado de viviendas metropolitano que refuerzan el papel de este ámbito como nuevo foco de centralidad funcional y residencial.

Igualmente hay que resaltar las debilidades detectadas en la estructura demográfica y económica de las localidades del

interior, que deben ser paliadas para favorecer su efectiva integración a los procesos metropolitanos, con una adecuada dotación de infraestructuras y de espacios que posibiliten la diversificación de su base económica.

En relación con la ciudad de Málaga la principal consecuencia a resaltar consiste en la necesidad de recualificar integralmente sus espacios productivos, y satisfacer las demandas de nuevos enclaves para atender a los también nuevos requerimientos funcionales, y mantener la competitividad a escala global, liderando los procesos de afección metropolitana. En función específicamente de sus potencialidades como nodo de conexión internacional, parece no estar suficientemente aprovechada su excepcional posición en relación con el sistema de ciudades de la costa mediterránea, para el desarrollo de actividades logísticas.

Las diferencias en la evolución y estructura demográfica experimentada por los municipios de la aglomeración urbana de Málaga, presentan sin embargo una característica común a todos ellos, que por otro lado es generalizable al resto de la región, del país y de la Unión Europea: el envejecimiento de la población.

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR GRANDES GRUPOS DE EDAD (PORCENTAJES)								
	1991				2001			
	0-14	15-64	65+	80+	0-14	15-64	65+	80+
Alhaurín el Grande	25,55	64,19	10,26	1,77	19,79	66,92	13,29	2,46
Alhaurín de la Torre	26,32	66,23	7,45	1,46	19,69	72,07	8,24	1,50
Almogía	21,44	66,11	12,45	2,23	16,52	67,25	16,23	2,52
Álora	21,89	65,10	13,00	2,88	17,06	65,85	17,09	3,37
Benalmádena	24,31	66,15	9,54	1,39	17,10	71,00	11,91	2,11
Cártama	25,18	65,21	9,62	1,86	18,46	69,84	11,71	2,04
Casabermeja	19,14	67,30	13,56	2,74	14,28	68,96	16,76	3,27
Coín	24,59	62,77	12,64	2,11	18,91	66,47	14,62	2,82
Málaga	22,44	66,81	10,75	2,00	16,07	70,25	13,68	2,78
Pizarra	23,42	65,84	10,74	2,47	17,62	68,52	13,86	2,73
Rincón de la Victoria	24,74	66,63	8,63	1,84	18,95	71,35	9,70	1,68
Torremolinos	21,97	67,37	10,66	1,80	15,74	71,30	12,97	2,60
Totalán	21,16	64,46	14,38	2,48	15,43	65,27	19,29	2,57
AUM	22,68	66,66	8,70	1,96	16,55	70,13	10,68	2,64
Provincia	22,60	66,17	11,23	2,10	16,77	69,23	14,00	2,74

Fuente: Elaboración propia y SIMA del IEA tomada del Censo de Población y Vivienda 1991 y 2001, INE.

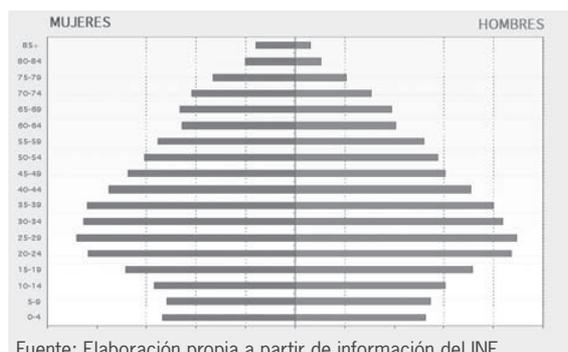
Dicho envejecimiento no es tanto el resultado del flujo de emigrantes propio de décadas anteriores –éxodo campo ciudad y emigraciones exteriores–, sino la conjunción de dos factores propios de sociedades desarrolladas: el alargamiento de la vida y la reducción de fecundidad si bien dicho envejecimiento aún sería mayor si no estuviera actuando en sentido contrario los nuevos movimientos migratorios que están aportando efectivos jóvenes a la población residente, pues, en general, la emigración tiende a envejecer la población de partida y la inmigración a rejuvenecer a la de destino.

La pirámide de la aglomeración urbana de Málaga en el año 1991 se mantiene en sus características fundamentales hasta la actualidad. Es una pirámide de perfil muy regular y casi triangular, salvo por la base, donde se detecta la caída de la fecundidad que se inició a mediados de los años setenta del pasado siglo y que está dando lugar a que las generaciones de población joven –en este caso los menores de quince años– sean cada vez menos numerosas. Como rasgos diferencial cabe destacar que, a diferencia de lo que ocurre con las de otras poblaciones andaluzas de las provincias interiores, la pirámide de la aglomeración no muestra los fuertes estragos que supuso la emigración andaluza hacia el exterior de la región durante las décadas de los años cincuenta y sesenta. Ese efecto solo se percibe ligeramente en el conjunto de las generaciones con edades comprendidas entre 50 y 54 años, que son los que en los años sesenta tenían unos 25 años. En cualquier caso esta pirámide se corresponde con la de una población relativamente joven, dado su perfil triangular, solo alterado ligeramente por la base, que empieza a mostrar claros signos de envejecimiento.

Internamente existen diferencias derivadas de la propia evolución de la población en la última década: Los municipios que mayor crecimiento han experimentado, Rincón de la Victoria, Torremolinos, Benalmádena y Alhaurín de la Torre, reflejan en su estructura los efectos de las tasas de fecundidad bajas, por lo que sus incrementos demográficos se asocian a las migraciones, en muchos casos por los cambios de residencias de población de la capital, que incrementan las edades centrales.

En el otro extremo, las estructuras demográficas de los municipios interiores, Almogía, Álora, Totalán, Casabermeja y Pizarra en menor medida, muestran perfiles muy distintos

PIRÁMIDE DE POBLACIÓN. AUM 2001



Fuente: Elaboración propia a partir de información del INE

caracterizados por los estrangulamientos en las edades centrales, que indican la falta de efectivos poblacionales, sobre todo en las edades comprendidas entre los 40 ó 50 años. El resultado, poblaciones muy envejecidas en las localidades de origen, lo que limita considerablemente su potencial de crecimiento futuro.

USOS DEL SUELO

La distribución de los usos del suelo en la aglomeración viene marcada por su diversidad físico-natural, la multiplicidad de las orientaciones productivas, la complejidad de su sistema de asentamientos, y por el menor grado de articulación física y económica de sus integrantes, debido a la participación desigual de los distintos municipios en los procesos de desarrollo económico, en el que aparecen ámbitos muy dinámicos frente a otros que evolucionan lentamente.

Los diferentes usos y aprovechamientos que pueden distinguirse en la aglomeración urbana de Málaga, están condicionados en gran medida por el relieve: zonas abruptas y montañosas de compleja explotación, en oposición a las zonas llanas, y al litoral.

- Usos Agrícolas, Ganaderos y Forestales.

Dentro de los usos agrarios pueden distinguirse dos tipos de espacios enormemente significativos, y totalmente contrapuestos.

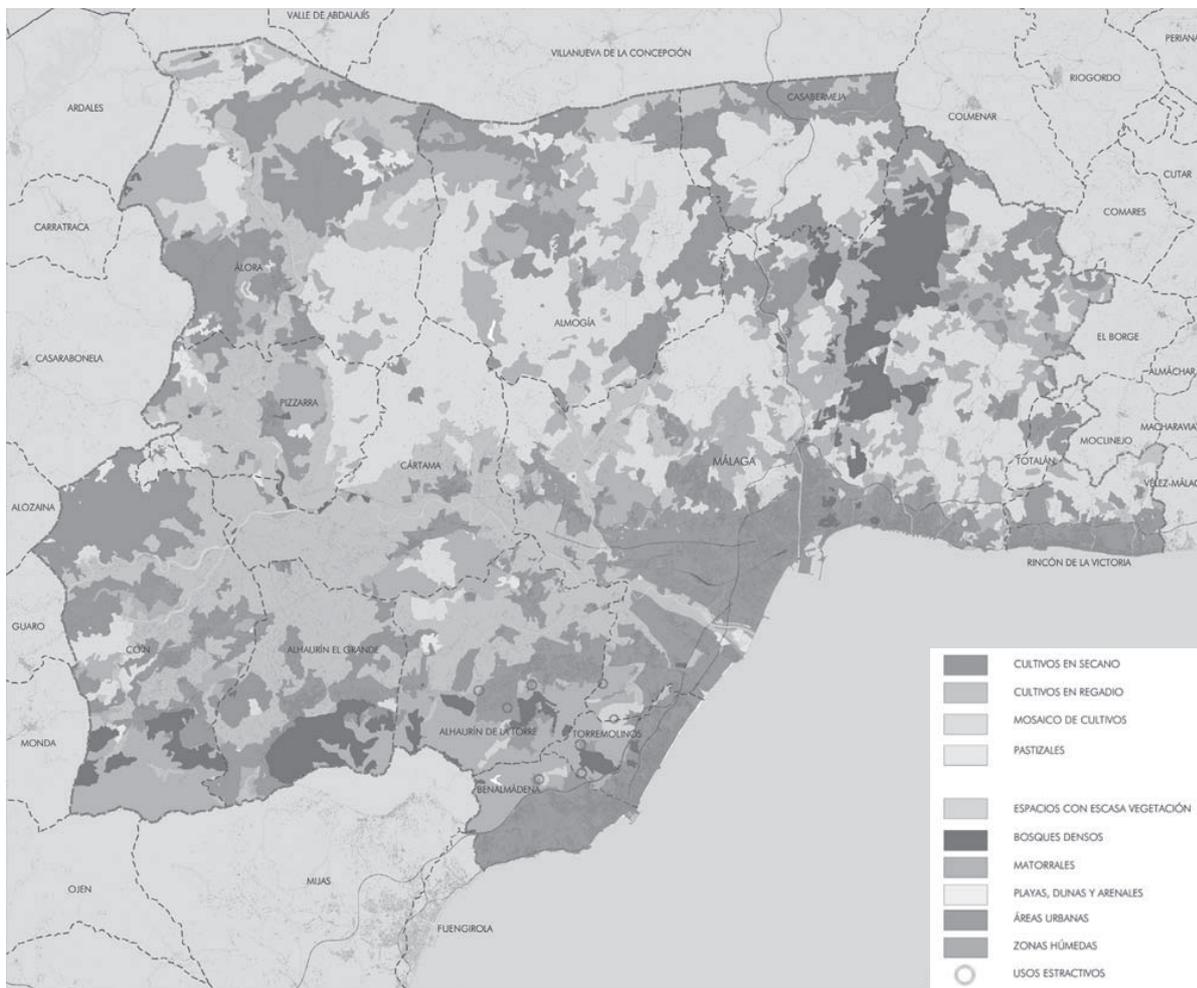
Por un lado, el Bajo Valle del Guadalhorce u Hoya de Málaga, que queda estructurado y organizado desde un punto de vista hidrográfico y agrícola por el curso del río Guadalhorce de tal manera que éste origina la diferenciación de dos zonas esenciales:

- Los Regadíos, que se localizan sobre las terrazas creadas por los sedimentos del río, con mayor extensión en la margen derecha.
- Los Secanos, que se sitúan sobre las colinas y piedemontes que aparecen desde las terrazas hasta las rupturas de pendiente de las grandes unidades geomorfológicas que enmarcan el valle (Sierra de Mijas y Montes de Málaga).

Por otro lado, los Montes de Málaga, una de las zonas más deprimidas desde el punto de vista productivo, caracterizada básicamente por la presencia de usos agropecuarios de carácter marginal.

Al margen de estas dos zonas, en la franja litoral, han ido desapareciendo paulatinamente los usos ligados al medio rural ante el avance de la urbanización y las actividades turísticas. En cuanto a los usos ganaderos, los más extendidos son los relativos al ganado caprino que se localizan básicamente en las áreas de los Montes, si bien en el caso de Málaga y la zona del Valle también destaca la presencia de una importante cabaña bovina. La ganadería de los Montes es de carácter extensivo a base de pastoreo, aprovechando

USOS DEL SUELO



los recursos naturales de la tierra y muy dependiente del suelo y de las contingencias climáticas.

Por último, cabría citar los usos productivos en las zonas forestales ligados a las cortas que se realizan por entresaca en las áreas forestales existentes dentro del ámbito metropolitano y, en concreto, en las zonas de repoblación de pinar de la Sierra de Mijas y de los Montes de Málaga.

• Usos Urbanos

El uso residencial es el que en mayor medida se ha incrementado en las últimas décadas, tanto en suelos clasificados y programados para tal fin, como de manera irregular, en suelos clasificados como Suelo No Urbanizable Común en un primer momento y en el Suelo No Urbanizable Protegido en los últimos años.

La variedad tipológica de los usos residenciales es excepcional; todo es heterogéneo: las dimensiones de las parcelas, el grado de ocupación, la calidad de la edificación, los usos de la edificación, el tamaño de la agrupación, etc. Desde el

punto de vista morfológico se pueden diferenciar los centros urbanos tradicionales, con centralidad establecida en sus cascos históricos, que se constituyen en epicentros de desarrollo urbano y que extienden su trama urbana por los principales ejes viarios, de los crecimientos dispersos y desarticulados de los extrarradios, muy extendidos en los municipios del Valle del Guadalhorce y, aunque en menor medida, en Rincón de la Victoria.

Los usos industriales se concentran en la capital provincial. El resto de los municipios participan mayoritariamente del uso industrial en polígonos de abastecimiento al espacio turístico. En los polígonos industriales en general predominan las pequeñas empresas familiares, talleres, almacenes y delegaciones comerciales que anteriormente se localizaban en los centros urbanos, y que se han ido trasladando, impulsadas por los beneficios de las nuevas instalaciones y por el alza del valor del suelo que ocupaban en las áreas centrales de la ciudad.

Por su parte, la aparición de suelo industrial calificado en los municipios netamente turísticos es asociable a las activi-

dades de almacenaje, distribución y venta al por mayor, por lo que se sitúan en el interior de los términos municipales, a lo largo de los ejes de comunicación, por la presión que sobre ellos realizan los usos residenciales-turísticos, que se concentran en la primera línea.

La creación del Parque Tecnológico de Andalucía en las inmediaciones del núcleo suburbano de Campanillas, ha cambiado la inercia de ocupación de los suelos de esta área.

Los usos turísticos legados al sector servicio constituyen una actividad en expansión y consolidación. El principal desarrollo turístico en este ámbito se basa en creación de lugares de ocio y descanso, demandados por los visitantes, vinculados a la fórmula "Sol y Playa". Por ello los municipios de mayor desarrollo de este uso son Torremolinos y Benalmádena, seguidos por Málaga y Rincón de la Victoria. Como oferta complementaria aparecen dos pilares fundamentales: los campos de golf y los puertos deportivos. A ello se suma la apuesta por el turismo cultural en la ciudad de Málaga y el turismo de congresos en Málaga, Torremolinos y Benalmádena.

• Usos extractivos

Dentro del ámbito metropolitano existen 41 explotaciones mineras de las cuales 14 se concentran en la Sierra de Mijas. En Málaga capital existen 23 explotaciones, la mayoría son extracciones de tierra para la producción de cerámicas, y en Alhaurín de la Torre existen 11 canteras, de tal manera que en estos dos municipios se localiza el 83% del total. En Coín se encuentran en explotación canteras sobre la Sierra de Mijas para la extracción de mármol, dolomita, y arena básicamente destinada a la construcción.

La mayor parte de estas explotaciones son extracciones de tierras y áridos cuya producción se dedica básicamente a la fabricación de materiales de construcción (cerámicas, ladrillos, hormigón, etc.) y a las obras públicas.

BALANCE COMERCIAL

- Para formatos comerciales alimentarios. Municipios incluidos: AUM
- Para formatos comerciales no alimentarios: Zona Agregada de Málaga Población Padrón 2007 INE: 1.560.505 habitantes. Zonas incluidas: Centro Regional de Málaga, Costa del Sol, depresiones de Antequera y Granada y Vélez-Málaga y Axarquía.

Demanda: Gasto per cápita 1/1/07 (€/persona-año)	
Sector	
Alimentación	1.643,83
Equipamiento de la persona	566,41
Equipamiento del hogar - mueble	175,45
Equipamiento del hogar - electrodoméstico	181,87
Bricolaje	177,62
Deporte y Juguete	101,83
Jardinería	29,78

Ocio y Cultura	116,93
Resto	435,56
<i>Oferta a 31/12/06 (M €/año)</i>	
Alimentación	1.561,4
No alimentación	1.763,3
	3.324,7

Balance entre oferta y demanda en formato alimentario

Oferta a 31/12/06 (M€/año)	1.611,8
Demanda a 31/12/07 (M€/año)	1.897,9
Balance (%)	-15%

En el Decreto 208/2007, de 17 de julio, por el que se aprueba el Plan Andaluz de Orientación Comercial 2007-2010 y se regulan los criterios de evaluación para el otorgamiento de licencia comercial de grandes establecimientos comerciales (GEC), se caracteriza esta zona en función de los balances comerciales clasificados por los distintos formatos, actualizados los datos según Resolución de 23 de noviembre de 2007, de la Dirección General de Comercio.

Formato	Desviación
GEC no especializada con predominio de alimentación	6%
Gran almacén/galería comercial	9%
GEC especializados en equipamiento para la persona	9%
GEC especializados en equipamiento del hogar-mueble	-12%
GEC especializados en equipamiento del hogar-electrodoméstico	8%
GEC especializados en bricolaje	-9%
GEC especializados en deporte y juguete	-16%
GEC especializados en jardinería	17%
GEC especializados en ocio y cultura	-9%
GEC especializados en vehículos y carburantes	-19%

EL TURISMO

La configuración actual de la aglomeración urbana de Málaga se explica atendiendo indisociablemente a las implicaciones que en su conformación territorial y en su estructura social y económica ha tenido la actividad turística.

Las condiciones físicas del ámbito, –temperatura, horas de sol, días despejados anuales, calidad de sus playas– fueron aprovechadas para implementar ofertas turísticas que tenían en el disfrute del "sol y playa" precisamente su principal argumento. Los municipios litorales occidentales de la aglomeración urbana de Málaga –Torremolinos y Benalmádena– son los primeros centros turísticos internacionales de la provincia, cualidad que posteriormente se extendió hacia la costa occidental y en una fase aun más tardía hacia la Axarquía.

El desarrollo masivo de la oferta turística tradicional –entendida como la agregación de alojamientos y servicios a los turistas fundamentalmente en restauración– coincidió, con el momento en que se generalizó entre las clases medias europeas las salidas vacacionales, el turismo de masas, de constante desarrollo durante la década de los sesenta y setenta.

La base económica de la aglomeración está estrechamente ligada el desarrollo de esta actividad, concentrada en los municipios del litoral, aunque con notables diferencias entre el modelo de Torremolinos y Benalmádena y el modelo de Rincón de la Vitoria, desarrollado varias décadas después.

En las localidades del interior, las pautas sociales se explican también por el desarrollo del turismo de masas en la franja costera, que se convirtió en un foco de atracción de inmigrantes muy dinámico, con el que difícilmente podían

competir las economías tradicionales en decadencia en los años sesenta y setenta.

La oferta hotelera está constituida por 250 establecimientos entre hoteles, aparta-hoteles y pensiones, que totabilizan 41.263 plazas, lo que equivale al 34,3% de los establecimientos y el 46,6% de las plazas disponibles en la provincia. La oferta se concentra básicamente en los municipios de Málaga, Torremolinos y Benalmádena y se caracteriza por un nivel de calidad medio-alta, ya que predominan los hoteles de tres estrellas –los más numerosos por número de establecimientos–, seguidos por los de cuatro –los que mayor número de plazas ofertan–; siendo por otro lado también destacable la debilidad de la oferta de hoteles en la categoría de cinco estrellas. A ello hay que añadir los 3.941 apartamentos, los 13 establecimientos de turismo rural, y las 762 plazas disponibles en los campamentos turísticos de la aglomeración.

OFERTA TURÍSTICA REGLADA. NÚMERO Y TIPO DE ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS											
	H 5*****	H 4****	H 3***	H 2**	H 1*	H-apart. 5*****	H-apart. 4****	H-apart. 3***	H-apart. 2**	H-apart. 1*	Hostales- Pensiones
Alhaurín de la Torre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Alhaurín el Grande	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1
Almogía	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Álora	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5
Benalmádena	1	8	11	2	0	0	6	1	0	1	4
Cártama	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Casabermeja	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	3
Coin	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4
Málaga	0	14	14	15	6	0	0	0	0	0	51
Pizarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Rincón de la Victoria	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Totalán	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Torremolinos	0	20	24	9	1	0	1	3	0	0	26
AUM	1	44	53	29	9	0	7	4	1	1	101
Provincia Málaga	20	101	131	98	46	1	14	17	3	3	294
% AUM	5,00	43,56	40,46	29,59	19,57	0,00	50,00	23,53	33,33	33,33	34,35

Fuente: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, en SIMA. IEA. Año 2006.

OFERTA TURÍSTICA REGLADA. NÚMERO DE PLAZAS HOTELERAS											
	H 5*****	H 4****	H 3***	H 2**	H 1*	H-apart. 5*****	H-apart. 4****	H-apart. 3***	H-apart. 2**	H-apart. 1*	Hostales- Pensiones
Alhaurín de la Torre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44
Alhaurín el Grande	0	73	0	43	0	0	0	0	32	0	12
Almogía	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Álora	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	64
Benalmádena	701	4.159	4.139	413	0	0	2.819	116	0	524	188
Cártama	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35
Casabermeja	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0	55
Coin	0	0	64	0	0	0	0	0	0	0	78
Málaga	0	3.226	1.054	933	150	0	0	0	0	0	1.205
Pizarra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
Rincón de la Victoria	0	165	424	41	0	0	0	0	0	0	0
Totalán	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Torremolinos	0	9.743	7.389	593	34	0	712	1.180	0	0	773
AUM	701	17.366	13.070	2.041	215	0	3.531	1.296	32	524	2.487
Provincia Málaga	6.341	34.667	22.490	4.427	1.373	196	5.983	5.076	96	729	7.111
% AUM	11,06	50,09	58,11	46,10	15,66	0,00	59,02	25,53	33,33	71,88	34,97

Fuente: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, en SIMA. IEA. Año 2006.

OFERTA TURÍSTICA REGLADA. APARTAMENTOS TURÍSTICOS				
	Apart 4 llaves (categ. Lujo)	Apartamentos 3 llaves (categ. 1ª)	Apartamentos 2 llaves (categ. 2ª)	Apartamentos 1 llave (categ. 3ª)
Alhaurín de la Torre	0	15	0	28
Alhaurín el Grande	0	0	0	0
Almogía	0	0	0	0
Álora	0	10	6	28
Benalmádena	0	363	510	130
Cártama	0	0	0	0
Casabermeja	0	0	9	0
Coin	0	0	0	0
Málaga	0	105	14	0
Pizarra	0	0	0	0
Rincón de la Victoria	0	54	0	10
Totalán	0	0	0	0
Torremolinos	8	1.405	834	412
AUM	8	1.952	1.373	608
Provincia Málaga	364	4.174	2.982	2.882
%AUM	2,20	46,77	46,04	21,10

Fuente: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, en SIMA. IEA. Año 2006.

Sin embargo, la oferta turística reglada constituye sólo una parte de los alojamientos que en la aglomeración urbana de Málaga están a disposición de los visitantes y turistas. Las viviendas que el Censo de Población y Vivienda –último dato estadístico oficial que diferencia las viviendas según su tipología– considera como secundarias, es decir empleadas ocasionalmente, es de 52.084 en el año 2001, concentradas fundamentalmente en el litoral.

En relación con el modelo turístico actual, se constata que se han producido grandes cambios en la demanda turística con transposición a la oferta. Los visitantes o turistas, han ampliado su abanico de motivaciones perdiendo peso y competitividad los espacios turísticos en los que no es posible satisfacer todas sus necesidades de ocio activo. Cobra fuerza por ello la llamada oferta complementaria, que puede coadyuvar decisivamente a superar la estacionalidad vinculada con la fórmula "sol y playa", uno de los principales retos de la aglomeración urbana de Málaga y del litoral andaluz en su conjunto.

DESTINO DE LOS TURISTAS	
Torremolinos	26,32
Benalmádena	19,34
Fuengirola	16,94
Marbella	15,41
Mijas	4,4
Nerja	6,14
Estepota	4,36
Málaga	3,27
Otros	3,82
Total provincia	8.505.430

Fuente: Observatorio Turístico Costa del Sol

Además de los lugares de naturaleza estrictamente lúdica, como el paradigmático enclave del Tivoli-World, primer gran parque de atracciones construido en Andalucía, o el Casino de Benalmádena; han adquirido con posterioridad mayor pujanza aquellos establecimientos o espacios que posibilitan la práctica de actividades deportivas. De especial relevancia por su repercusión territorial, económica y social cabe señalar los espacios y actividades vinculados con los deportes náuticos. En el ámbito existen tres puertos deportivos, dos de ellos localizados en Málaga –El Candado y El Real Club Mediterráneo, con 258 amarres en total, y un tercero en Benalmádena, con 1.200 amarres, oferta que tras las obras de ampliación del puerto de Málaga se completará con aproximadamente 630 puntos de amarre más. En cuanto al golf, existen en la aglomeración ocho campos de que siete se localizan en los municipios litorales.

CAMPOS DE GOLF. AUM	
Denominación y Municipio.	Año de fundación
Golf Torrequebrada - Benalmadena-Costa	1976
Club de Golf El Candado - Málaga	1968
Guadalhorce Club de Golf - Campanillas	1998
Lauro Golf - Alhaurín de la Torre	1992
Añoreta Golf - Rincón de la Victoria	1990
Alhaurín Golf - Alhaurín el Grande	1993
Real Club de Campo Málaga Parador Málaga del Golf - Málaga	1925
Club de Golf de Benalmádena	2006

Fuente: Consejería de Turismo Comercio y Deporte. Real Federación Andaluza de Golf. 2007

VIJEROS ALOJADOS EN ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS DE LAS PRINCIPALES ZONAS TURÍSTICAS		
2001		2.970.000
2002		3.009.000
2003		3.252.000
2004		3.196.000
2005		3.498.000
2006(*)		4.139.000

Consejería de Turismo Comercio y Deporte. 2007.

* Provisionales

CARACTERÍSTICAS DE LOS TURISTAS DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA

La información estadística sobre la demanda turística es relativa a los turistas que acuden a la provincia de Málaga, pero reflejan aspectos interesantes, ya que la aglomeración urbana de Málaga recibe aproximadamente a la mitad de la demanda turística de la provincia.

Las principales variables son las siguientes:

- El 66,6% de los turistas son extranjeros.
- El 68,7% de los turistas llegan utilizando el avión como medio de transporte. Le sigue en importancia el coche particular, con el 24,6%.
- Las nacionalidades dominantes son la británica (40,8 por ciento), la española (33,4 por ciento), la alemana (5,6 por ciento), la irlandesa (4,9 por ciento), los turistas del Benelux (3,8 por ciento), y la nacionalidad francesa (2,4 por ciento).
- La edad media del turista es de 48 años.
- Predominan entre los turistas las siguientes categorías profesionales: jubilados (25,5%), trabajadores cualificados (21,4%), profesionales liberales (12,7%), funcionarios titulados (8,6%) y directivos (6,8%).
- El gasto medio total del turista es de 844,4 euros.
- Las duraciones de las estancias con mayores frecuencias son las siguientes: de 4 a 8 días, el 41,7%; de 9 a 15 días, el 35,6%; y de 16 a 30 días, el 10,2%, en el año 2003.
- La estancia media se sitúa en 11 días en el año 2006.
- El 70,7% de los turistas eligen para pernoctar un establecimiento hotelero, el 11,2% lo hace en viviendas de su propiedad y el 6,4% se aloja en casa de familiares o amigos (año 2006).
- El 89,9% de los turistas visitan la provincia para pasar sus vacaciones o por ocio como principal motivo, frente al 2,8% que lo hace por negocios (año 2006).

Fuentes: Encuesta de Coyuntura Turística. Año 2003 - Observatorio turístico de la Costa del Sol del Patronato de Turismo de la Costa del Sol. Año 2006. - Encuesta de Coyuntura Turística INE en IEA. Año 2006.

La diversificación de las infraestructuras turísticas necesarias para mantener la competitividad frente a otros destinos, la adecuación de los establecimientos, así como la importancia que adquieren a la hora de elegir un lugar donde pasar las vacaciones, factores antes no considerados, como la calidad urbana y ambiental, la tranquilidad, y los servicios urbanos más allá de los estrictamente turísticos, pueden dificultar el desarrollo futuro de las localidades de Torremolinos y Benalmádena, que se han configurado durante las décadas de los años 60 y 70, en base a planeamientos urbanísticos desarrollistas, y deben adecuarse a los nuevos paradigmas y requerimientos funcionales.

Por otro lado y relacionado con la expansión del turismo de naturaleza, la aglomeración urbana de Málaga cuenta con un importante recurso en sus numerosos espacios naturales de gran riqueza de fauna y flora. Además, la oferta cultural de la aglomeración urbana de Málaga, otro de los componentes más valorados por los turistas y visitantes para decidir su destino vacacional, se basa en su variado patrimonio histórico cultural, con más de 600 bienes incluidos en el Catálogo de Patrimonio Histórico de Andalucía.

La ciudad de Málaga ha recuperado peso específico en cuanto a la oferta turística provincial mediante una decidida apuesta por el turismo cultural, que es a su vez un factor claro de diferenciación frente a otros destinos. En este sentido supone un hito la apertura del Museo Picasso, y la oferta cultural general –Centro de Arte Contemporáneo, Museo de la Ciudad, Conjunto Gibralfaro Alcazaba, Jardines Botánicos, etc–. El turismo cultural está llamado a constituir uno de los pilares del futuro desarrollo turístico de la ciudad y su aglomeración, y se manifiesta inequívocamente en la candidatura de la ciudad para ser Capital Europea de la Cultura en el año 2016.

En paralelo con la oferta cultural y deportiva, se consolida el turismo de congresos. A los Palacios de Congresos y Exposiciones de Torremolinos y de Málaga, se le añaden una veintena de enclaves que están orientados a acoger encuentros entre profesionales, y la oferta de los distintos hoteles que se especializan en este rentable segmento turístico.

Al igual que en relación con los procesos demográficos o económicos, se detecta un paulatino avance de la oferta turística en el transpaís donde se desarrollan o están previstos desarrollos de algunas de las más importantes iniciativas turísticas, completando las instalaciones básicamente litorales ya existentes. Los Alhaurines y Coín y el resto del Valle del Guadalhorce representan un área sin los problemas de densificación de la costa, donde es posible ejecutar iniciativas diferenciales, y encontrar espacios vacantes casi inexistentes en la franja litoral.

Por su parte el mencionado interés por la naturaleza y el disfrute de los espacios naturales como un modelo de ocio, o con carácter más general la revalorización de los espacios o tradiciones rurales, supone una oportunidad para la diversificación de la base económica de los municipios de los Montes de Málaga.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

La aglomeración urbana de Málaga, que ha presentado históricamente carencias infraestructurales, ha mejorado sustancialmente su situación en las últimas décadas como consecuencia de las nuevas infraestructuras que han contribuido a que la aglomeración no sólo no pierda oportunidades para continuar siendo referente a nivel internacional, sino que consolide su rol como una de las grandes áreas urbanas del sur de Europa.

En relación con su Red Viaria, las conexiones con el exterior del ámbito mediante vías de gran capacidad se limitaban a un único acceso desde el centro peninsular a través de la A-45, autovía de las Pedrizas, y a los ejes litorales A-7 y AP-7, está últimas caracterizadas además por su escasa permeabilidad por el reducido número de conexiones transversales. En sus conexiones internas, su red viaria no presenta estructura jerárquica, por lo que son las autovías citadas las que deben absorber tanto los desplazamientos de larga distancia como los tráficos de agitación de carácter urbano o metropolitano.

La ausencia de viarios transversales de conexión –son más que notables las carencias en las conexiones desde los Montes hacia el Valle del Guadalhorce y/o la franja litoral– se justifican en parte por las condiciones orográficas, pues el relieve ha limitado o dificultado el trazado de redes que fracturen el carácter radiocéntrico de la red viaria desde/hacia la capital de Málaga.

En un nuevo escenario territorial y en la escala metropolitana, al aumento de la motorización hay que añadir la multiplicación de flujos o desplazamientos que, si bien es cierto tienen en gran parte origen y destino en la propia ciudad central, se singularizan por los desplazamientos que desde ésta se dirigen a la Costa Occidental; los flujos se intensifican hacia/desde el Valle del Guadalhorce y en dirección a Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande y Coín, debido al cada vez mayor peso que desde el punto de vista residencial y productivo adquieren estos municipios en los últimos años. Además, las tendencias señalan que por sus rasgos físicos, su menor grado de ocupación y sus menores costes esta zona continuará absorbiendo y acogiendo los nuevos suelos residenciales y productivos de la aglomeración.

La red viaria de los municipios del interior de carácter serrano se ve condicionada aún más por la fuerte orografía, y porque la red viaria responde a la necesidad de conectar cada municipio con la ciudad o ámbito central y no atiende a los flujos multidireccionales, fruto de los procesos metropolitanos a los que se están incorporando actualmente las localidades serranas. Existen sobre todo en los más pequeños núcleos, carreteras sin continuidad, ya sea de facto o porque el resto de la vías son difícilmente transitables –Totalán o Almogía por ejemplo–. La red interior se caracteriza también por su ramificación excesiva, su limitado número de conexiones y su menor claridad territorial.

Se han realizado importantes esfuerzos en los últimos años con el objetivo de superar los déficits detectados y sobre todo dar respuesta a los nuevos requerimientos funcionales que la aglomeración urbana de Málaga en un contexto globalizado debe asumir. Las principales actuaciones ejecutadas son las siguientes:

- La duplicación de la A-357 como nuevo gran eje para las conexiones exteriores de la aglomeración con la zona occidental andaluza y peninsular a través del pasillo natural que configura el Valle del Guadalhorce.

DIAGNÓSTICO RED VIARIA



- La nueva Autopista de las Pedrizas.
- La construcción de la Hiperronda que pretende canalizar los flujos de larga distancia dejando la Ronda de Málaga existente para los desplazamientos de carácter metropolitano o urbano.
- El Distribuidor Metropolitano que se plantea con la función de permeabilizar y posibilitar las conexiones transversales entre los distintos componente de la red viaria de la zona occidental de la aglomeración.

Junto a estas actuaciones se están ejecutando otras actuaciones incluidas en el Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad Vial y Conservación en la Red de Carreteras de Andalucía (M.A.S.C.E.R.C.A) de la Junta de Andalucía, de las cuales, la de mayor incidencia territorial es la conexión Coín-Alhaurín el Grande-Cala de Mijas que permeabiliza las relaciones entre el Valle del Guadalhorce y el litoral, y el acondicionamiento del eje Coín-Alhaurín el Grande, dando respuesta a las demandas funcionales detectadas en este Eje que comienza a actuar como un centro funcional de la aglomeración.

PRINCIPALES ACTUACIONES EN LA RED VIARIA	
DENOMINACIÓN	SITUACIÓN (Octubre 2007)
Autopista de las Pedrizas. Min. Fomento	En ejecución
Prolongación de la autovía A-357 hasta Cártama. COPT	En servicio
Prolongación duplicación A-357 Cártama-Casapalma. COPT	En ejecución
Ronda Exterior Oeste – Hiperronda. Min. Fomento	En ejecución
Vial Distribuidor Oeste de Málaga. COPT	Proyecto
Variantes de los Alhaurines. COPT	Finalizada Proyecto
Mejora de los accesos al Aeropuerto. Min. Fomento	Tramitación del Proyecto
Nuevo acceso rodado al puerto. Min. Fomento	En ejecución

El sistema de conexiones ferroviario de conexión exterior, hasta diciembre de 2007, se conformaba exclusivamente por una vía simple, sin electrificar desde el nudo de Bobadilla, que presenta una velocidad media que le resta competi-

tividad –80 km/h y que se ve reducida además a 50 km/h en los tramos Álora-Bobadilla-. La ciudad de Málaga es la estación terminal y la vía existente debe soportar también además de los servicios de largo recorrido, los regionales, el transporte de mercancías y los servicios de Cercanías.

En los ferrocarriles de Cercanías, en la aglomeración urbana de Málaga existen dos líneas, C-1 y C-2. La primera discurre por las localidades occidentales desde Málaga a Fuengirola –la zona más densamente ocupada y poblada de la aglomeración– transportando anualmente más de siete millones de usuarios, que van aumentando paulatinamente; la línea C-2 desde Álora a la capital pierde usuarios por las deficiencias y tiempos poco competitivos de su servicio, circunstancia que se verá modificada por las infraestructuras en ejecución, ya que Pizarra y Álora se están incorporando actualmente a los procesos metropolitanos.

Como en el caso de la red viaria, existe un ambicioso conjunto de actuaciones que no sólo coadyuvaran a la superación de las limitaciones pretéritas existentes sino que transformará el sistema de comunicaciones de la aglomeración y lo dotará de acuerdo a las nuevas necesidades funcionales demandadas en el marco del nuevo contexto global, y de las directrices de la Unión Europea sobre transportes.

La más importante de dichas actuaciones es la conexión, ya operativa, mediante trenes de Alta Velocidad con el interior peninsular reduciendo de manera importante los tiempos de desplazamiento. La puesta en funcionamiento de la vía de Alta Velocidad tiene igualmente consecuencias favorables en el resto de los servicios, ya que serán los convencionales los que emplearán el actual trazado de manera más acorde a las demandas de los viajeros.

Por otra parte, la construcción del proyecto del corredor ferroviario litoral: el Corredor Ferroviario de la Costa del Sol Occidental y el de la Costa del Sol Oriental, posibilitará una alternativa real a la monopolización de los transportes a través de la red viaria, contribuyendo a su descongestión mediante la implementación de un modo de transporte más sostenible y competitivo.

ACTUACIONES PREVISTAS EN LA RED FERROVIARIA	
DENOMINACIÓN	SITUACIÓN (Octubre 2007)
AVE entre Córdoba y Málaga. Min. Fomento	En servicio (diciembre 2007)
Acceso Ferroviario –AVE- al Aeropuerto Pablo Ruiz Picasso. Min. Fomento	Proyecto
Integración Urbana del Ferrocarril en Málaga y Nueva Estación	En Ejecución
Corredor ferroviario de la Costa del Sol Oriental COPT.	Proyecto
Corredor ferroviario de la Costa del Sol Occidental. Min. Fomento	Proyecto - Estudio de alternativas
Remodelación del acceso ferroviario al Puerto de Málaga. Min. Fomento	Estudio de alternativas

GRANDES INFRAESTRUCTURAS PUERTA: LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA COMO NODO INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y MERCANCIAS

La localización estratégica de la aglomeración urbana de Málaga para las relaciones de la Unión Europea con el Norte de África y su rol de destino turístico internacional ha sido posible y a la vez ha contribuido, al desarrollo de una serie de grandes infraestructuras –de nodos estratégicos– para el transporte de pasajeros o mercancías a nivel internacional. Los mismos –Aeropuerto Internacional Pablo Ruiz Picasso, Puerto de Málaga, Centro de Transportes de Málaga (CTM), etc– están como el resto de infraestructuras del ámbito experimentando un radical proceso de transformación con el que afrontar los nuevos retos y requerimientos funcionales frutos de las nuevas pautas, del nuevo modelo socioeconómico global.

AEROPUERTO INTERNACIONAL PABLO RUIZ PICASSO

Instalación clave de conexión nacional e internacional de la aglomeración urbana de Málaga de alto componente estratégico, que está siendo sometida a una ampliación y transformación integral que le posibilitará llegar a canalizar los desplazamientos de más de 26 millones de pasajeros en el año 2020. Las actuaciones más relevantes son la nueva terminal de viajeros y la segunda pista, además de una serie de obras menores que se detallan en su Plan Director –aprobado en julio de 2006– y que la convierten en uno de los enclaves que mayores inversiones recibirán del Ministerio de Fomento en los próximos años.

Con relación al transporte de mercancías su terminal ha llevado una tendencia alcista en cuanto a las cargas internacionales transportadas, lo que unido a las nuevas conexiones intermodales del aeropuerto hace prever un reforzamiento del número de toneladas transportadas de mercancías de alto valor añadido desde/hasta esta instalación.

Será un factor determinante en la ordenación urbanística y territorial la Afección, la huella de sonido resultante de la ampliación y de la nueva pista de esta instalación.

PUERTO DE MÁLAGA

Enclave que según lo previsto en su Plan Director está llevando a cabo una profunda reconversión para por un lado especializarse y consolidarse como nodo internacional de transporte de contenedores, por lo que ejecuta importantes obras de ampliación de los muelles de carga hacia el sur; por otro continuar actuando como puente marítimo entre Málaga y Melilla; y finalmente consolidar y reforzar el papel del Puerto de Málaga como atraque de los grandes cruceros turísticos.

Paralelamente se está ejecutando el plan especial que integrará el puerto en la ciudad a partir de las actuaciones –ya en ejecución– de los muelles uno y dos.

CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS DE MÁLAGA

Instalación que cuenta con su suelo completamente agotado, a pesar de tener la gran limitación de que está actualmente únicamente vinculado al transporte por carretera. En este sentido, el ámbito previsto para su ampliación continuará con esta carencia por lo que se vería imposibilitado para funcionar como un nodo intermodal de transportes.

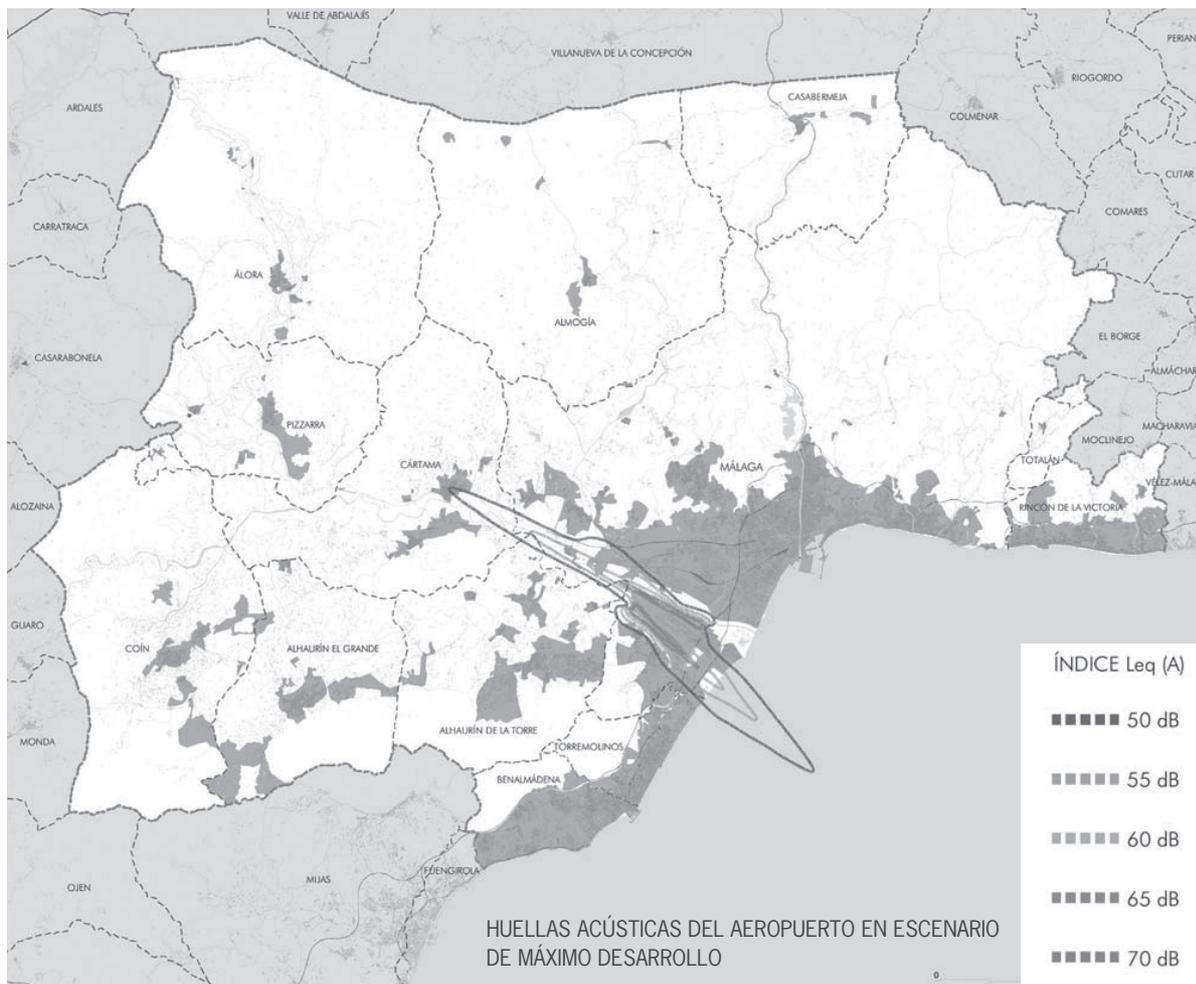
TERMINAL FERROVIARIA DE LOS PRADOS

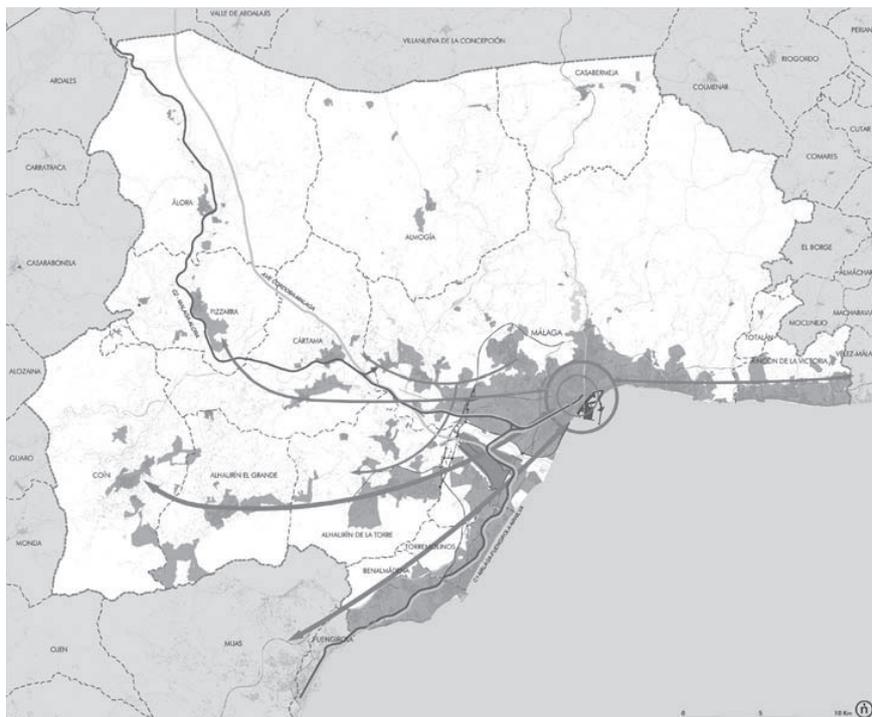
De nuevo las limitaciones relacionadas con las dificultades para desarrollar cadenas intermodales de transporte de mercancías –debido a sus deficientes conexiones con la red viaria principal y con el puerto– así como su posición excesivamente interior en la ciudad de Málaga le restan competitividad y limitan el número de toneladas manipuladas.

Sin embargo Los Prados ha asumido con la construcción de los trenes AVE un nuevo rol, de mayor significado y trascendencia para el conjunto de la aglomeración, convirtiéndose en uno de los escasos lugares de Europa donde se fabrica este tipo de material.

Los citados enclaves o nodos de conexión de la aglomeración se verán favorecidos además de por las actuaciones emprendidas en cada uno de ellos, por el entendimiento de los diferentes medios transporte de la aglomeración urbana de Málaga como un único sistema intermodal. Así, las nuevas conexiones viarias y ferroviarias con las que se conectarán por ejemplo el Aeropuerto o Puerto internacional, favorecerán el desarrollo de estos nodos, pero igualmente mejoran en su conjunto todo el sistema.

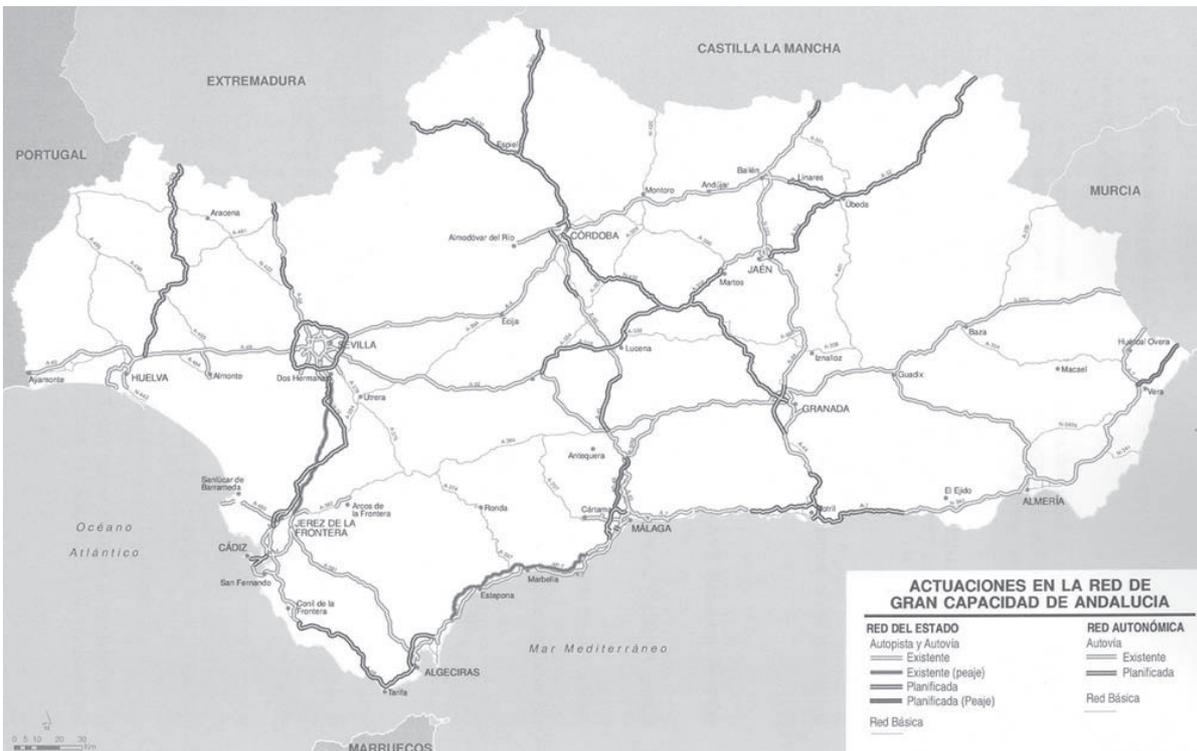
Fuente: Planes Directores y/o Especiales. Plan General de Ordenación Urbana de Málaga.





TRANSPORTE PÚBLICO

- METRO:
 - ▬ LÍNEA DE METRO
- CERCANIAS-LINEAS CONVENCIONALES:
 - ▬ CERCANIAS LINEA C-2 (*)
- AVE:
 - ▬ LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD CORDOBA - MÁLAGA (*)
- AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÁLAGA:
 - AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÁLAGA Y AMPLIACIÓN
- PUERTO DE MÁLAGA:
 - PUERTO DE MÁLAGA
- AUTOBUSES URBANOS
 - ➔ CONEXIONES CON EL PUERTO DE MÁLAGA, CON LA TERMINAL DE MERCANCÍAS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÁLAGA Y CON LA ZONA LOGÍSTICA ASOCIADA AL PUERTO DE MÁLAGA
 - DÉFICITS OPERATIVIDAD TRANSPORTE PÚBLICO
 - ➔ EJES DINÁMICOS CON INSUFICIENCIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO



- ACTUACIONES EN LA RED DE GRAN CAPACIDAD DE ANDALUCÍA**
- | RED DEL ESTADO | RED AUTONÓMICA |
|-----------------------|----------------|
| Autopista y Autovía | Autovía |
| ▬ Existente | ▬ Existente |
| ▬ Existente (peaje) | ▬ Planificada |
| ▬ Planificada | ▬ Planificada |
| ▬ Planificada (Peaje) | Red Básica |
| Red Básica | |

Fuente: Ministerio de Fomento y Consejería de Obras Públicas y Transportes



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes

En este nuevo escenario en el que se integran las nuevas actuaciones citadas en el sistema de transportes y comunicaciones ejecutadas o en ejecución, se detectan no obstante algunas carencias:

- La debilidad o inexistencia de adecuados nodos intermodales para el transporte de mercancías en el ámbito.
- La radialidad en el sistema de transporte público con itinerarios que continúan centrandó la atención en las relaciones entre Málaga y los municipios destino, sin atender a las relaciones entre la corona metropolitana.
- La necesidad de dotar al eje que mayor dinamismo presenta en la actualidad desde el punto de vista económico y demográfico –Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande y Coin– de alguna alternativa a los desplazamientos motorizados.

EL AGUA

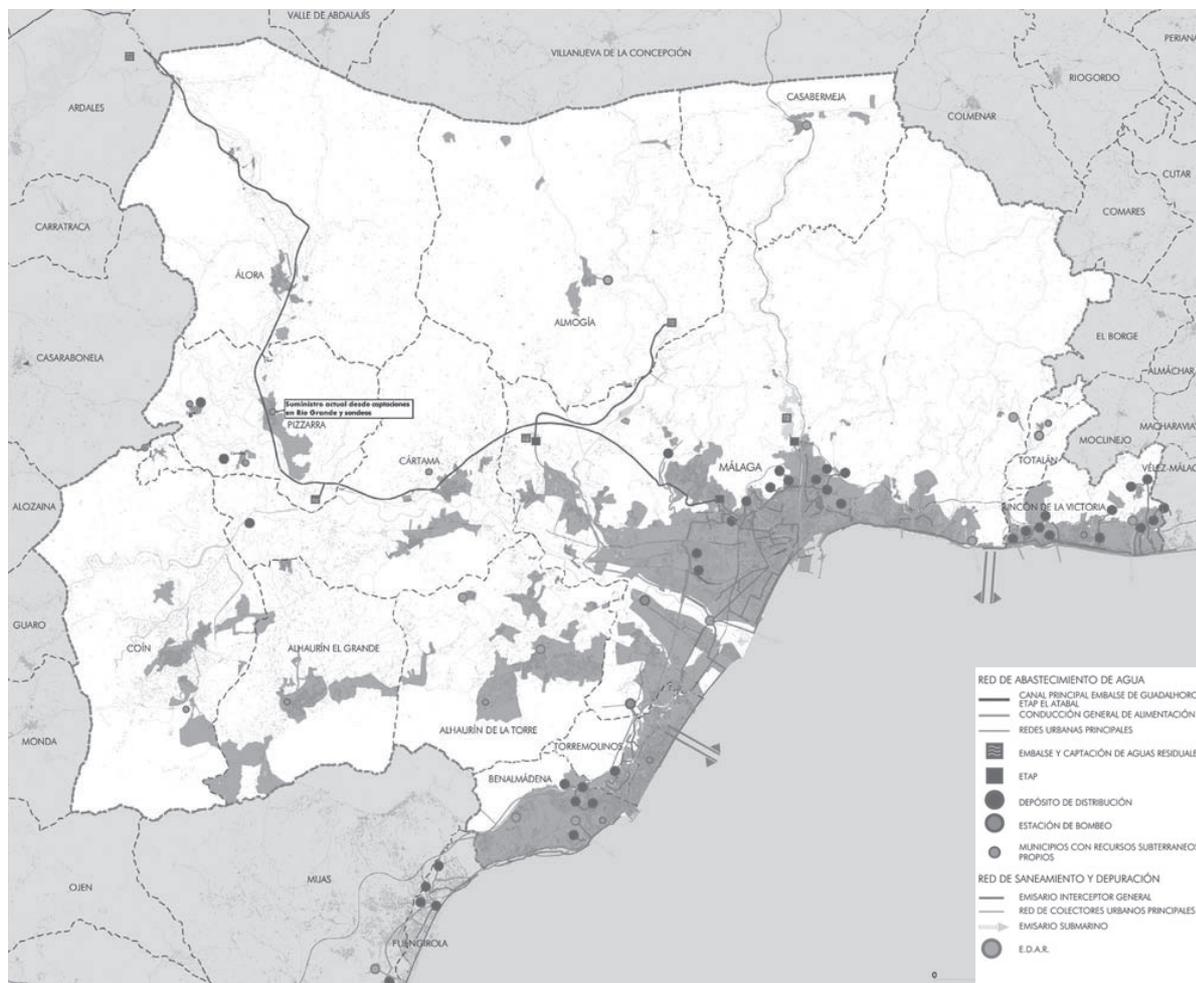
La aglomeración urbana de Málaga se encuadra en el ámbito del Plan Hidrológico de la Cuenca Sur (PHCS) –Cuenca Mediterránea Andaluza en este momento– que fue aprobado por el Real Decreto 1664/1998, de 24 de julio, (BOE nº 191 de 11 de agosto), iniciándose su periodo de vigencia en la misma fecha de su aprobación y, con él, todos los demás plazos que en esta materia se habían establecido legalmente. De esta manera, los horizontes temporales del Plan (a 10 y 20 años) quedaban finalmente establecidos como los correspondientes a los años 2008 y 2018. El contenido nor-

mativo del Plan Hidrológico de la Cuenca Sur se incluye en la Orden Ministerial de 6 de septiembre de 1999 (BOE nº 223 de 17 de septiembre). Posteriormente, entre mayo de 2000 y noviembre de 2001, cumpliendo las previsiones de los artículos 108 a 114 del Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica (RAPAPH) se redactó el documento Seguimiento y Revisión del Plan Hidrológico de la Cuenca Sur (SRPHCS) que actualizaba los contenidos del Plan de cuenca.

A este proceso de planificación regulado por la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas se ha superpuesto, desde su aprobación en el año 2000, la Directiva 2000/60/CE, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas, denominada Directiva Marco del Agua (DMA). Esta directiva establece la necesidad de publicar nuevos planes hidrológicos de cuenca en el año 2009, incorporando cambios sustanciales en objetivos, conceptos y procedimientos de implementación. El primer ciclo de la nueva planificación termina en el 2015, plazo en el que deberán haberse conseguido una serie de objetivos ambientales fijados de acuerdo a la propia Directiva Marco del Agua. En este proceso se encuentra la Cuenca Mediterránea Andaluza en los momentos de redacción del presente Plan de Ordenación del Territorio, condicionándolo en cuanto a los datos concretos, que quedan supeditados a los resultados de dichos trabajos, en un nuevo Plan Hidrológico que tiene previsto su aprobación en el año 2010.

El vigente PHCS, atendiendo a criterios geográficos e hidrológicos, y teniendo en cuenta las unidades básicas de

CICLO DEL AGUA



explotación de aguas superficiales y subterráneas, divide la cuenca en cinco zonas o sistemas, numerados del I al V desde el Oeste hacia el Este, cada uno de los cuales se encuentra a su vez subdividido en unidades menores: los subsistemas.

El ámbito territorial comprendido por el Plan de Ordenación del Territorio se extiende sobre un ámbito territorial que, según las disposiciones del Plan Hidrológico de la Cuenca Mediterránea Andaluza, comprende tres diferentes sistemas/subsistemas de explotación de recursos.

Por otra parte, y desde el punto de vista de los aspectos con mayor incidencia territorial referidos al abastecimiento de agua a la población y a los usos industriales, el saneamiento y la depuración de las aguas residuales urbanas, la estructuración de los suministros de agua en alta, o los correspondientes a Sistemas de Gestión del Ciclo Urbano del Agua, definidos por el Decreto 310/2003, de 4 de noviembre, y, de acuerdo con él, podemos clasificar el ámbito del Plan de acuerdo a la tabla de la página siguiente.

Sistema de Explotación de Recursos	Subsistema de Explotación de Recursos	Términos municipales comprendidos (*)
Serranía de Ronda	I-3 Cuencas vertientes al mar entre la desembocadura de los ríos Guadiaro y Guadalhorce	Benalmádena y Torremolinos
	I-4 Cuencas hidrográficas de los ríos Guadalhorce y Guadalmedina	Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Almogía, Álora, Cártama, Casabermeja, Coín, Málaga y Pizarra
II Sierra Tejeda Almjara	II-1 Cuenca hidrográfica del río Vélez	Rincón de la Victoria y Totalán

(*) Esta aproximación no es del todo exacta, ya que los sistemas y subsistemas de explotación tampoco se refieren estrictamente a la extensión de la totalidad de los términos municipales, sino a divisoria de la red hidrográfica básica.

Sistema de Gestión	Municipios comprendidos	Observaciones
Costa del Sol Occidental	Benalmádena	
Torremolinos	Torremolinos	Se abastece actualmente con recursos subterráneos propios, pero se halla conectado al de costa del sol occidental. La depuración de sus aguas residuales urbanas se realiza en el Sistema Málaga
Málaga	Málaga	
Verdiales - Torcal	Almogía y Casabermeja	
Costa del Sol Oriental - Axarquía	Rincón de la Victoria	Puede recibir agua del Sistema Málaga en determinadas situaciones
Varios	Resto de municipios	Recursos de abastecimiento independientes. Gestión municipal directa o por concesión de los servicios del agua. Situación general de ausencia de tratamiento conforme de las aguas residuales urbanas

El subsistema I-3

El ámbito territorial del subsistema I-3 se corresponde con la Costa del Sol Occidental, que incluye la cuenca vertiente de los ríos que vierten al mar Mediterráneo entre las desembocaduras de los ríos Guadiaro y Guadalhorce, ambos excluidos. Sus recursos superficiales principales son los ríos Verde de Marbella, Guadaiza, Guadalmina, Guadalmanza y Fuengirola, formado este último por la confluencia de los ríos Alaminos y Ojén. Además de éstos, existen diversos cursos de agua, en general de carácter efímero, que vierten directamente al mar Mediterráneo y en los que no se ha planteado hasta la fecha ninguna obra de regulación. Respecto a los recursos subterráneos, cuatro son las principales unidades hidrogeológicas representadas:

- UH 6.38: Sierra Blanca-Sierra de Mijas
- UH 6.39: Fuengirola
- UH 6.40: Marbella-Estepona
- UH 6.46: Yunquera-Las Nieves

De éstas, la última, la de mayores recursos (unos 75 hm³/año), se drena parcialmente dentro de la cuenca del río Verde, aunque no parece por el momento susceptible de ser incorporada al esquema de gestión dadas las distintas figuras de protección con que cuenta su superficie aflorante. Las otras tres están actualmente sobre explotadas, aunque este proceso no afecta al acuífero de Sierra Blanca, el único excedentario gracias a su localización alejada de los principales núcleos de población y a su elevada altitud.

Al margen de las captaciones en los acuíferos, y de pequeños embalses gestionados por comunidades de regantes, el subsistema cuenta con la siguiente infraestructura de regulación superficial:

- La Concepción: 56,9 hm³ de volumen máximo de explotación. Su uso fundamental es el abastecimiento urbano y, además de sus recursos propios (río Verde de Marbella), recibe también los trasvasados desde las presas de derivación en los ríos Guadaiza, Guadalmina y Guadalmanza.
- Guadaiza: 0,24 hm³ de capacidad, sirve para derivar caudales a La Concepción a través del túnel Guadaiza-Verde.
- Guadalmina: 0,17 hm³ de capacidad, sirve para derivar caudales a La Concepción a través de los túneles Guadalmina-Guadaiza-Verde.
- Guadalmanza: 0,11 hm³ de capacidad, sirve para derivar caudales a La Concepción a través de los túneles Guadalmanza-Guadalmina-Guadaiza-Verde.

Además de dichos embalses existen varias captaciones hidrogeológicas en los ríos Guadiaro, Guadalmanza y Fuengirola. Estas captaciones se han venido empleando únicamente cuando el volumen total embalsado era inferior a la denominada "reserva estratégica", establecida como la correspondiente a un volumen de 40 hm³, ya que este volumen, junto con la aportación mínima conocida, se consideraba que permitía garantizar el consumo de un año. No obstante, y a pesar de su carácter reversible, es previsible que esta última infraestructura funcione normalmente para conducir excedentes temporales desde el subsistema I-3 hacia el I-4.

El subsistema II-1

En el subsistema II-1, el río Vélez y sus afluentes, regulados por el embalse de La Viñuela y los trasvases a la misma, son los principales colectores de la escorrentía en este ámbito geográfico. Respecto a los recursos subterráneos, de las unidades hidrogeológicas representadas, una es la que presenta un mayor interés como fuente de recursos potenciales de apoyo o emergencia, tanto por la entidad de sus recursos como por sus características hidráulicas y su localización próxima a centros de demanda, la UH 6.27 Vélez, para la que, según el SRPHC, la fracción mayoritaria de sus entradas (37 hm³/año) procede de la infiltración de los caudales fluyentes por el río Vélez y sus afluentes, recarga que se mantiene en su mayor parte a pesar de las infraestructuras de derivación (presas de agujero). Incluido en el Plan de cuenca entre los acuíferos con graves problemas de sobre explotación, su situación ha experimentado cierta mejora en los últimos años al reducirse las extracciones como consecuencia de la entrada en servicio del esquema de regulación superficial.

El esquema de regulación implantado consta como infraestructura principal de la Presa de La Viñuela, con 170 hm³ de capacidad de embalse, que sirve caudales para abastecimiento urbano de la Costa del Sol Oriental y regadíos del Plan Guaro, a la vez que desarrolla una importante misión de defensa frente a avenidas. Su cuenca propia, de 119 km², se extiende

sobre una superficie de 440 km² si se contabiliza el área controlada por las presas de derivación. A esta infraestructura principal la acompañan una serie presas que se utilizan, principalmente, para derivar caudales de avenida a La Viñuela.

El subsistema I-4

El subsistema I-4, que incluye las cuencas vertientes de los ríos Guadalhorce y Guadalmedina, es el que afecta más de lleno al ámbito de la aglomeración, ya que alberga a la ciudad de Málaga y su zona metropolitana, principal aglomeración urbana de toda la cuenca Sur. Este subsistema presenta en su interior una gran variabilidad de condiciones climáticas, geológicas e hidrológicas que hacen de la heterogeneidad una de sus características más sobresaliente, repartiéndose las precipitaciones de manera muy irregular en el espacio, y siendo la ausencia casi total de lluvias en el periodo estival un rasgo compartido.

Las series elaboradas para un periodo de 60 años indican los siguientes aportes medios anuales a los embalses actuales y en carga:

EMBALSE	RÍO	APORTACIÓN (HM ³ /AÑO)
Guadalhorce	Guadalhorce	84
Guadalteba	Guadalteba	63
Conde De Guadalhorce	Turón	50
Casasola (en carga)	Campanillas	14
El Limonero	Guadalmedina	25

A estas entradas medias hay que añadir los caudales fluyentes en el azud de Aljaima susceptibles de ser detraídos para complementar el abastecimiento de Málaga capital, caudales que proceden de la escorrentía en la intercuenca embalses-azud.

Respecto a los recursos subterráneos, las unidades hidrogeológicas representadas en el subsistema I-4 son muy numerosas, casi todas ellas de carácter kárstico y situadas en relieves elevados, excepto las del Bajo Guadalhorce y Llanos de Antequera-Archidona que son de naturaleza detrítica. En la siguiente tabla se muestra su relación nominal junto con los recursos medios naturales (que no disponibles) estimados:

UNIDAD HIDROGEOLOGICA		RECURSOS TOTALES
Cod	Nombre	hm ³ /año
6.30	Pedroso-Arcas	1,3
6.31	Cabras-Camarolos-San Jorge	20,0
6.32	El Torcal de Antequera	15,0
6.33	Llanos Antequera-Archidona	46,0
6.35	Sierra de Teba	3,7
6.36	Valle de Abdalajís	6,5
6.37	Bajo Guadalhorce	5,0
6.38	Sierra Blanca-Sierra de Mijas	70,0
9.41	Sierra de Cañete	7,0
6.43	Sierra Blanquilla-Merinos-Borbolla	43,4
6.46	Yunquera-Sierra de Las Nieves	75,0

De todas éstas, las que presentan a priori mayor interés por su potencial para complementar el servicio desde los embalses en periodos de relativa normalidad hidrológica son las del Bajo Guadalhorce y Sierra Blanca-Sierra de Mijas, ya que son las únicas que se ubican aguas abajo de todas las obras de regulación superficial actuales y previstas. Este rasgo favorable se contrapone sin embargo con su delicado estado actual, ya que ambas atraviesan por momentos en los que sus recursos están sometidos a una fuerte presión antrópica.

En el caso de la UH 6.37, cuya contribución resultó de todo punto determinante para garantizar el abastecimiento de Málaga durante la pasada sequía (bombeos en Puente del Rey, Fahala y Aljaima, entre otros), la evolución de la problemática de calidad en los últimos años a la que no ha sido ajena la contaminación salina del embalse del Guadalhorce, supone un importante limitante para que pueda volver a desempeñar un papel similar en un futuro próximo. La entrada en servicio de la "desalobrador" de El Atabal debe permitir solventar en parte este problema, aunque sigue siendo necesario adoptar medidas complementarias para frenar (y a ser posible invertir) la proliferación de las extracciones para riego, ya que la evolución piezométrica tampoco ha sido en los últimos años, positiva. Promover la reutilización de efluentes urbanos depurados es sin duda una de las acciones que ha de reportar mayores beneficios en este sentido.

En cuanto a la UH 6.38, la situación hidrológica en el acuífero de la Sierra de Mijas, que ha merecido una particular atención en las tareas de Seguimiento del PHCS, es aún más preocupante, aunque en este caso son las extracciones abusivas para abastecimiento urbano (tanto en este subsistema como en el I-3) las máximas responsables de su deterioro piezométrico. La recuperación de su potencial como reserva para épocas de sequía tiene que ser un objetivo prioritario a corto plazo, a lo que ha de contribuir en gran medida su declaración como acuífero sobre explotado, o en riesgo de estarlo, y la sustitución progresiva de los recursos de él extraídos para suministro de municipios como Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Torremolinos, Benalmádena y Mijas.

En relación con el resto de las infraestructuras asociadas al Ciclo del Agua, inicialmente se ha detectado que los déficit hallados en los sistemas de abastecimiento, conducción, saneamiento o depuración de la aglomeración, se enfrentan a una primera complicación para ser solucionados debido al elevado número de organismos encargados de la gestión del agua en las diferentes fases que, en ocasiones, actúan de manera un tanto descoordinado. Como paradigma destaca el caso del municipio de Benalmádena donde en el abastecimiento intervienen tres entidades, Acosol S.A., Agencia Andaluza del Agua y EmabeSA.

Sin embargo el mayor impacto o carencia en la aglomeración, ya en vías de solución, se detecta en Alhaurín el Grande, Álora, Cártama, Coín y Pizarra, municipios que actualmente continúan sin depurar sus aguas.

<p><i>PRINCIPALES DEFICIENCIAS DEL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO Y DISTRIBUCIÓN:</i></p> <p>DEPÓSITOS DEL ALMACENAMIENTO Y REGULACIÓN:</p> <p>Insuficiente capacidad de almacenamiento de agua para la regulación de la distribución municipal en toda la aglomeración, excepto Almogía y Casabermeja.</p> <p>REDES DE DISTRIBUCIÓN:</p> <p>Estimación de importantes pérdidas en las redes municipales, así como deficiente estado de conservación de las tuberías. Por ello se dan situaciones incompatibles con las limitaciones del recurso como que aproximadamente el 80% de la red de distribución de Cártama y Casabermeja, el 65%, en Alhaurín de la Torre o el 30% en Málaga esté en mal estado; o que en Álora se cuantifican pérdidas de hasta del 50% del agua distribuida, ya que factura solo la mitad de la cantidad que distribuye en alta.</p> <p>Fuente: Empresas concesionarias y Corporaciones Locales</p>

En todo caso la satisfacción de las demandas futuras para consumo humano, regadíos y campos de golf, pasa por la mejora en la gestión del sistema, empleando los recursos existentes de manera coordinada y sostenible en función de las disponibilidades de cada sistema o embalse concreto; así como en la inclusión efectiva de los objetivos sobre vertidos y la mejora de las dotaciones infraestructurales relativas a la depuración, –reutilización como piedra angular del sistema–, en un contexto en el que se ejecuten las actuaciones propuestas por la planificación sectorial y recogidas en la tabla anexa.

Igualmente deben completarse aquellas actuaciones que diversifiquen las opciones de abastecimiento, no sólo en momentos puntuales críticos de carencias de precipitaciones, pudiendo disponer de recursos provenientes de aguas subterráneas y de las desaladoras.

ETAP. ESTACIÓN POTABILIZADORA	
ESTACIONES POTABILIZADORAS	MUNICIPIO
ETAP y Desalobrador de El Atabal	Málaga
ETAP Pilonos	Málaga
ETAP El Limonero	Málaga
ETAP Río Verde	Marbella

Fuente: Agencia Andaluza del Agua, Consejería de Medio Ambiente

EDAR - ESTACIÓN DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES				
MUNICIPIO	DENOMINACIÓN	ORIGEN DEL AGUA	SITUACIÓN ADMINISTRATIVA	OBSERVACIONES
Alhaurín de la Torre	EDAR Alhaurín de La Torre	Alhaurín de La Torre	En Servicio	Prevista clausura y conexión EDAR Guadalhorce
Almogía	EDAR Almogía	Núcleo de Almogía	En Servicio	
Álora	EDAR Coín, Álora y Pizarra	Coín, Álora Y Pizarra	En Proyecto	Sin depuración actual
Benalmádena	EDAR Arroyo de la Miel	Arroyo de la Miel y Benalmádena Costa	En Servicio	
	EDAR Benalmádena	Benalmádena	En Servicio	Posible tratamiento terciario
Cártama	EDAR Guadalhorce	Málaga	En Servicio	
Casabermeja	EDAR Casabermeja	Málaga	En Servicio. Sin Terciario	
Coín	EDAR Coín, Álora y Pizarra	Coín, Álora Y Pizarra	En Proyecto	Sin depuración actual.
Málaga	EDAR Guadalhorce	Sector Occidental Málaga, Torremolinos. Previsto incorporar vertidos de Alhaurín de La Torre, Cártama y Alhaurín El Grande	En Servicio	La sociedad estatal ACUAMED estudia la integración de las aguas regeneradas de la EDAR en el sistema de regadío del Guadalhorce, con la colaboración e impulso de la Consejería de Agricultura y Pesca
	EDAR Peñón Del Cuervo	Urbana, sector este de la capital	En Servicio	
	EDAR Alcubillas	ETAP El Atabal	En Servicio	
	EDAR Olías	Barriada de Olías	En Servicio	
Pizarra	EDAR Coín, Álora y Pizarra	Coín, Álora y Pizarra	En Proyecto	Sin depuración actual
Rincón de la Victoria	EDAR Rincón de la Victoria	Término de Rincón de la Victoria y núcleo de Chilches (Vélez)	En Servicio	
Totalán	EDAR Totalán	Núcleo	En Servicio	

Fuente: Agencia Andaluza del Agua, Consejería de Medioambiente. Elaboración propia. Año 2007

RIEGOS: SUPERFICIES Y NECESIDADES. AÑO 2002			
SUPERFICIE/CONSUMO	Z.R. Guadalhorce Código 757	Alrededor Z.R. Guadalhorce Código 758	Río Velez Código 766
Superficie regada en la actualidad (ha)	10.145	4.700	6.291
Superficie a consolidar (ha)	1.087	0	0
Necesidades brutas riegos actuales (m ³ /ha)	7.000	7.000	6.639
Nuevos regadíos (ha)	1.378	300	1.200
Necesidades brutas riegos 2002 (m ³ /ha)	7.000	7.000	6.639
Superficie total regada (ha)	12.610	5.000	7.491
Demanda bruta total (hm ³)	88,27	35,00	49,73
Consumo unitario (m ³ /ha)	7.000	7.000	6.639
Consumo total (hm ³)	88,27	35,00	49,73
Déficit remanente (hm ³)	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración Propia.

PREVISIONES DE DEMANDA DE AGUA TOTAL DE LA POBLACIÓN	
Año 2018 por municipios (Dotación 250 l/habitante/día)	
Municipios	Demanda de abastecimiento Hm ³
Alhaurín de la Torre	4,258
Alhaurín el Grande	1,952
Almogía	0,364
Álora	1,006
Benalmádena	12,370
Cártama	1,806
Casabermeja	0,232
Coín	3,632
Málaga	91,062
Pizarra	0,500
Rincón de la Victoria	9,642
Torremolinos	17,075
Totalán	0,046
TOTAL	143,945

Fuente: Agencia Andaluza del Agua. Informe general de Seguimiento y Revisión del PHCS

Para el horizonte 2018, las previsiones del documento de Seguimiento y Revisión del Plan Hidrológico de la Cuenca Sur para los Sistemas I y II son las siguientes:

• *Sistema I*

De acuerdo con la planificación actual, las actuaciones de incremento de recursos pendientes para este horizonte serían:

- Reutilización en la zona occidental de la Bahía de Algeciras
- Reutilización Campo de Gibraltar (otras actuaciones)
- Explotación conjunta en el Campo de Gibraltar
- Presa de Gaucín (Genal Bajo)
- Regulación Hozgarganta (otras actuaciones)
- Túnel Guadiaro-Genal
- Reutilización en Ronda

- Reutilización en cuenca del Guadiaro (otras actuaciones)
- Presa de Guadalmina
- Explotación conjunta en la Costa del Sol Occidental
- Reutilización en la Costa del Sol Occidental (otras actuaciones)
- Presa de Turón (Andrade)
- Presa de Santo
- Explotación conjunta en la cuenca del Guadalhorce
- Reutilización en la cuenca del Guadalhorce (actuaciones complementarias)

Aún sin contabilizar los incrementos ligados a los posibles nuevos embalses y al túnel Guadiaro-Genal (ya que se trata de obras cuya necesidad deberá ser revisada en el futuro), las disponibilidades hídricas aumentarán previsiblemente en unos 42 hm³/año como consecuencia de un mayor aprovechamiento de los efluentes depurados (36 hm³ adicionales), de los trasvases de avenidas hacia las obras de regulación (otros 17 hm³/año) y de la capacidad de desalación de la planta de Marbella (2 hm³ más que en el primer horizonte), y ello a pesar de que se reducirían en 13 hm³/año las extracciones desde acuíferos para potenciar su valor como reservas estratégicas.

Por su parte, de acuerdo con las estimaciones actuales las demandas aumentarán en unos 31 hm³/año, debido principalmente al crecimiento de las necesidades urbanas de la Costa del Sol Occidental, la zona metropolitana de Málaga y el Campo de Gibraltar.

El balance quedaría equilibrado en los subsistemas I-1, I-2 y I-3, restando un pequeño déficit de unos 2 hm³/año por infra-dotación de regadíos en la cabecera del subsistema I-4 y en la cuenca endorreica de la Laguna de Fuente de Piedra (I-5).

• *Sistema II*

Las actuaciones de incremento de recursos planificadas para este horizonte serían:

- Trásvase Torrox - Algarrobo - Viñuela

– Reutilización en Costa del Sol Oriental (actuaciones complementarias)

No obstante, de acuerdo con los análisis realizados, la primera (cuya viabilidad está pendiente de estudios de detalle) no sería estrictamente necesaria en términos de balance, ya que puede conseguirse un incremento de casi 14 hm³/año con un mayor aprovechamiento de las instalaciones de reutilización (8 hm³ adicionales) y del esquema de uso conjunto embalses-trasvases-acuíferos (6 hm³ más que en el primer horizonte).

En cuanto a las demandas, las previsiones apuntan a un aumento algo superior a 11 hm³/año, de los que más de la mitad corresponderían al abastecimiento urbano de la población residente y turística.

El balance quedaría totalmente equilibrado al eliminarse los pequeños déficit por infradotación del horizonte anterior mediante actuaciones de mejora y modernización de las infraestructuras de riego y el aprovechamiento de efluentes depurados de municipios de cabecera.

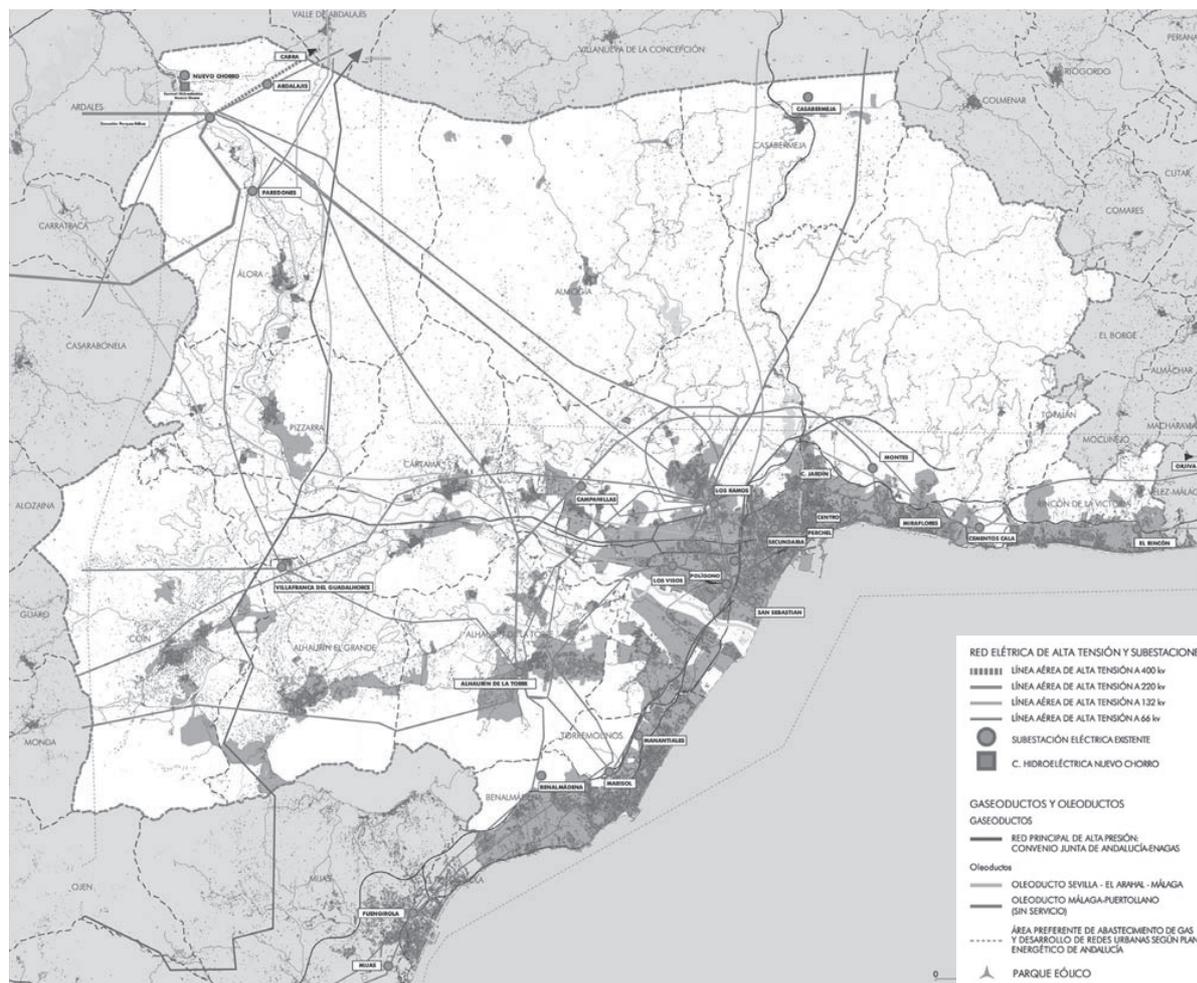
LA ENERGÍA

La aglomeración urbana de Málaga comparte, en términos generales, los mismos rasgos que el sistema energético nacional, que se caracteriza por la dependencia de los combustibles fósiles que deben ser importados.

Igualmente en la aglomeración no existe sincronía entre el ritmo de crecimiento en los consumos experimentados en los últimos años –doméstico e industrial–, y las actuaciones llevadas a cabo por las compañías eléctricas responsables del abastecimiento energético, si bien se han puesto en marcha un conjunto de actuaciones para garantizar el suministro con las garantías requeridas por los usuarios, que se traducen en nuevas líneas de distribución y las más de una decena de subestaciones previstas.

Entre las actuaciones previstas destaca además la nueva central de Ciclo Combinado prevista en Campanillas, que utilizará gas natural como combustible contando con todas las autorizaciones pertinentes. Con igual orientación se están ejecutando las obras para la extensión de la red de distri-

INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS



bución de gas natural, que derivarán de los gaseoductos de transporte primarios existentes Puente Genil-Málaga y Málaga-Estepona, que permitirá conectar al sistema gasista nacional los municipios de Cártama, Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande y Torremolinos.

Adicionalmente, la Planificación de los Sectores de Electricidad y Gas 2008-2016 aprobado en mayo de 2008 ha incluido la ejecución del desdoble Cártama-Rincón de la Victoria que se extenderá hasta el término municipal de Nerja. Una vez finalizada esta actuación se podrán desarrollar las redes de distribución correspondientes a los municipios de la Axarquía.

Además de estas actuaciones, siguiendo los objetivos establecidos en el Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética (PASENER 2007-2013), es necesario articular nuevas estrategias para emplear fuentes de energía renovables, aprovechando entre otras las potencialidades físico-naturales para la instalación de centrales eólicas en los Montes de Málaga; o las condiciones de la aglomeración para el aprovechamiento de energía solar.

OLEODUCTO

El trazado del oleoducto Huelva-Sevilla-El Arahal-Málaga culmina en la terminal de la empresa CHL, desde donde se abastece de productos petrolíferos en la aglomeración urbana de Málaga, que en un 32% se destinan a combustible de aeronaves.

Las instalaciones del oleoducto Málaga-Puertollano fueron declaradas fuera de servicio, debido al cambio de estrategia de abastecimiento de combustibles por parte de la refinería manchega. De esta manera se suspendió el transporte de estos productos con origen en el Puerto de Málaga.

EL SISTEMA ELÉCTRICO EN LA AGLOMERACIÓN

El sistema eléctrico nacional, regulado mediante normativa legal, garantiza el suministro eléctrico, la calidad de dicho suministro y que se realice al menor coste posible.

La Red Eléctrica Española es la empresa que opera la red nacional de transporte mediante líneas de alta tensión (220 kV y 400 kV, con carácter general). Las instalaciones que opera en el entorno de la aglomeración se pueden observar en el mapa de la página anterior.

Las empresas distribuidoras que operan en la zona son las encargadas de distribuir la energía que entre R.E.E. en sus puntos de entrega y, a través de sus redes de 132kV y 66kV en la aglomeración y en sus entornos.

Desde el Tajo de la Encantada y a través del Valle del Guadalhorce –como pasillo natural de acceso al ámbito de la aglomeración, tal y como actúa con los sistemas de transporte y comunicaciones– parten los circuitos principales a 220 kV en dirección a las subestaciones de distribución interiores al ámbito de estudio, a su vez conectadas por tendidos aéreos de 132 kV.

Las 4 subestaciones principales que soportan el suministro y distribución de energía de la aglomeración de Málaga, son las siguientes: Alhaurín de la Torre, Ramos, Polígono y Montes. De dichas subestaciones se alimenta toda la red de distribución de la aglomeración.

En un nivel inferior, formando parte del sistema de distribución secundario, se encuentran las 16 subestaciones interiores, que son alimentadas desde las cinco principales, mediante líneas de 66kV. Son las siguientes: Ciudad Jardín, Centro, Perchel, Secundario, San Sebastián, Campanillas, Miraflores, Cementos, Cala, Visos e Intelhorce, en Málaga; Manantiales y Marisol, en Torremolinos; Villafranca en Alhaurín el Grande y Benalmádena, Casabermeja y el Rincón en las localidades de igual nombre.

RIESGOS

Inundaciones y Avenidas

Las inundaciones y avenidas son el principal y mayor riesgo al que se ve sometido el territorio europeo debido a la conjunción de factores físicos y antrópicos y la aglomeración urbana de Málaga constituye uno de los territorios en los que con mayor fuerza se se presentan dichos procesos.

Atendiendo a los factores de naturaleza física, la existencia de sistemas montañosos potentes muy próximos al llano litoral, con fuertes pendientes y una divisoria de aguas de la red hidrológica muy cercana a la costa, todas ellas características propias de este tramo del litoral mediterráneo, son elementos que pueden incrementar el riesgo de concurrencia de las inundaciones y avenidas en la aglomeración urbana de Málaga. A ello se une la sistemática deforestación y consecuente erosión de los suelos, que se agrava además porque como consecuencia de las pendientes se reduce drásticamente la permeabilidad de los suelos, junto a un régimen pluviométrico caracterizado por una acusada y prolongada sequía estival a la que le siguen lluvias de carácter torrencial en primavera y otoño, conforman un escenario propicio para que concurren avenidas o inundaciones.

La citada orografía ha justificado que las áreas en las que las pendientes eran menores hayan sido intensamente ocupadas. Esta áreas se concentran en el llano litoral y en las riberas de su red hidrográfica –sobre todo del Guadalhorce y de algunos arroyos vertientes de dirección Norte-Sur, ya que el Guadalmedina atraviesa encajonado en un gran surco los Montes de Málaga prácticamente hasta su desembocadura, donde se localiza la ciudad–.

La zona litoral de carácter más llano se ha ido ocupando progresivamente por la urbanización turística desde las décadas de los 60 y 70; por el litoral también discurren gran parte de las infraestructuras que se trazaron paralelas a la costa, en dirección este-oeste, en muchos casos provocando precisamente la ruptura o interrupción de los cauces fluviales, y un fuerte efecto barrera.

La consecuencia de estas dinámicas y actuaciones la aglomeración urbana de Málaga es uno de los ámbitos de la región andaluza en los que con mayor probabilidad pueden

sucederse avenidas e inundaciones, de los que existen ejemplos en tiempos muy recientes. Es por ello que en el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces –aprobado Decreto 189/2002 de 2 de julio– existen en total 48 puntos de riesgo en la aglomeración, dándose además la circunstancia de que Málaga es la única capital provincial en la que el riesgo de inundación se ha definido como máximo –categoría A establecida por el citado Plan de las cuatro posibles (1).

La identificación de los puntos de riesgo supone el inicio de las actuaciones pertinentes para cada caso, que eviten la repetición de fenómenos catastróficos. De entre todas las identificadas en la aglomeración destacan aquellas que han sido consideradas de interés autonómico:

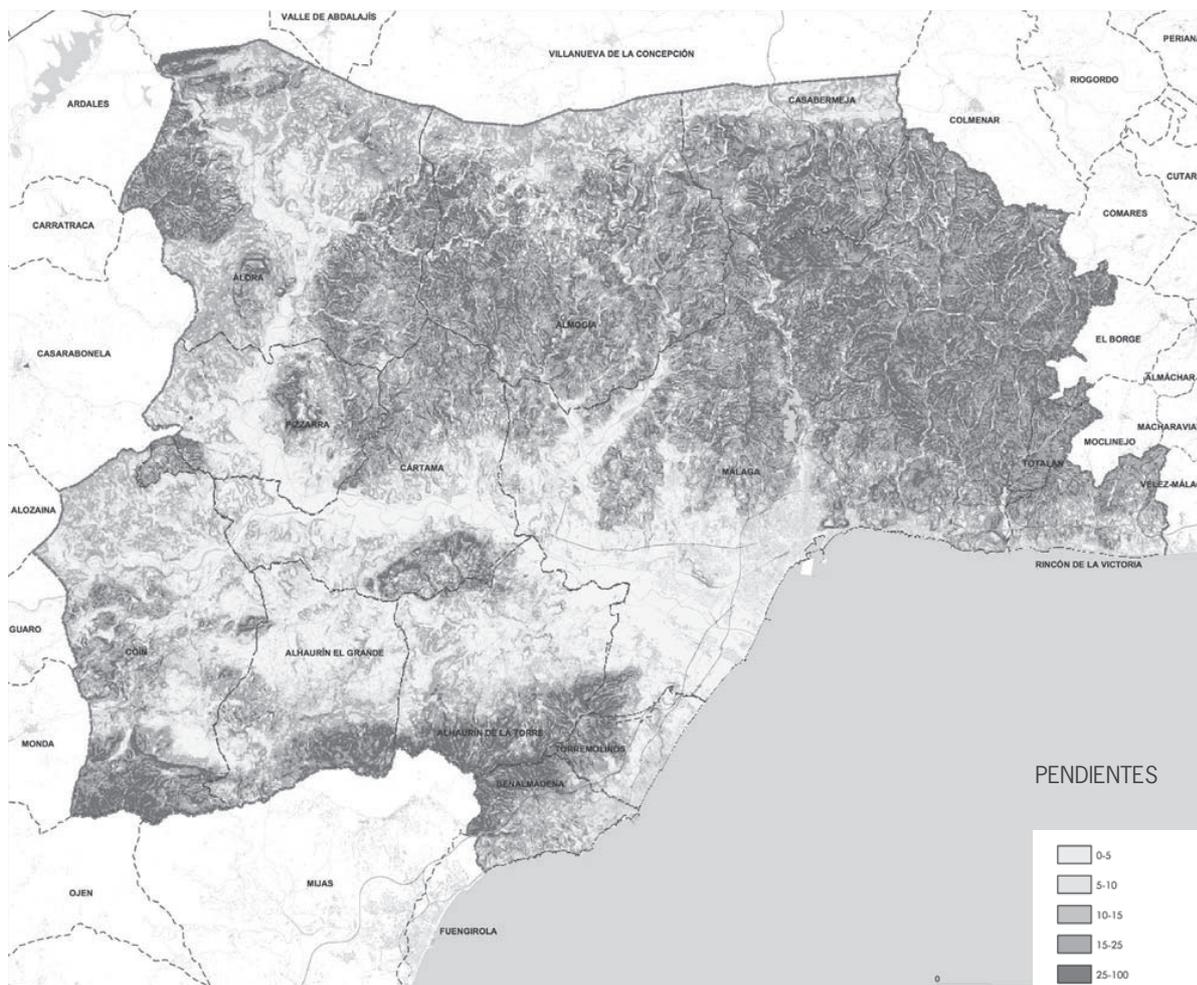
- Restauración hidrológico-forestal y regeneración de riberas en la cuenca de los Ríos Guadalmedina y Campanillas en Málaga.

(1) Se consideran puntos de riesgo por inundación "La zona de terreno en cauces urbanos que se ve cubierta por las aguas durante las avenidas o lluvias intensa, estando clasificados dichos puntos de mayor a menor gravedad en los niveles de riesgo A, B, C y D, en función de los estudios que han servido de base para la elaboración del Plan". Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces.

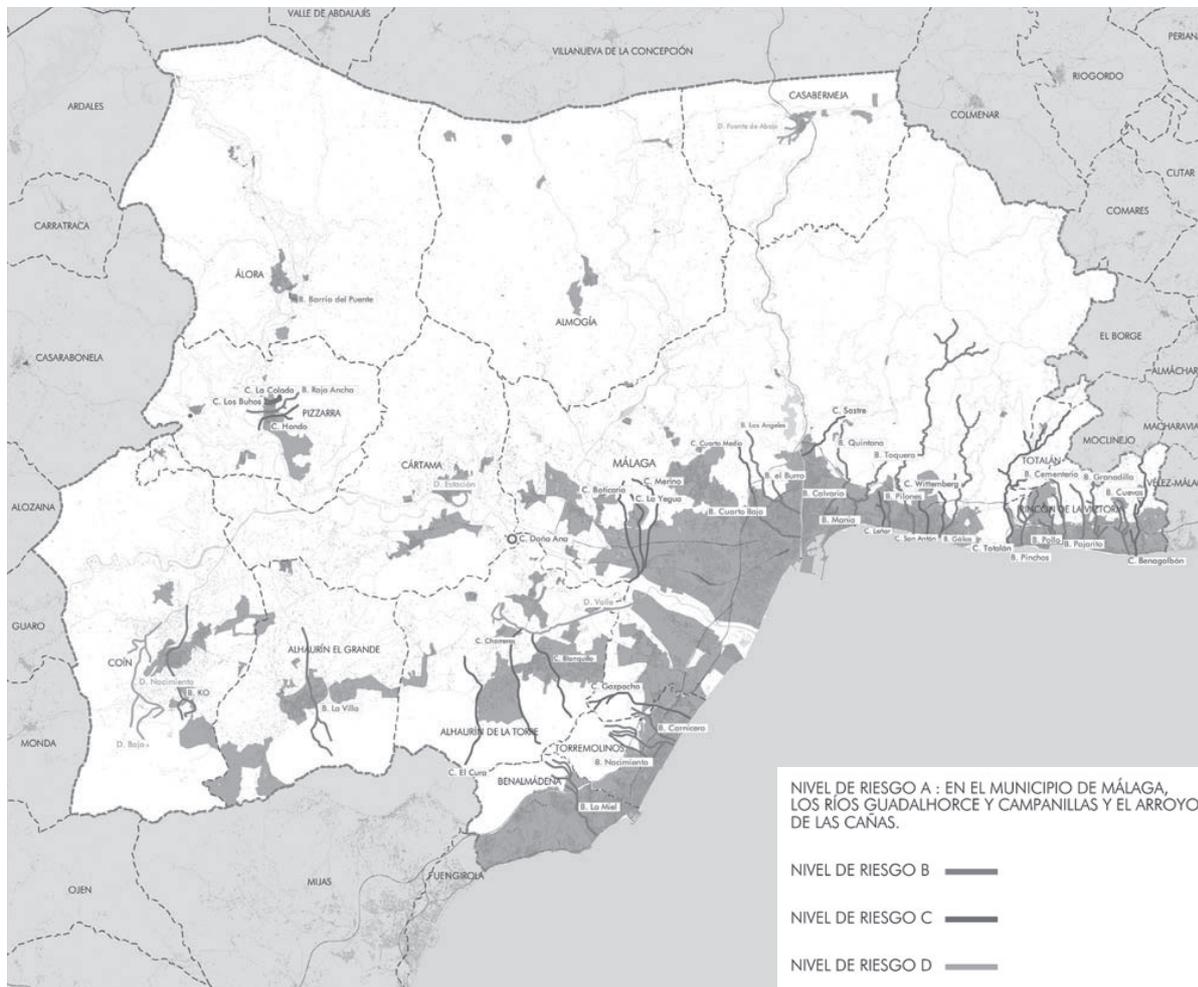
- Restauración hidrológico-forestal y regeneración de riberas en la cabecera de los embalses de Casasola y Pilonas.
- Restauración hidrológico-forestal, regeneración de riberas y reforestación de los ríos Guadalhorce y Grande.

El objetivo final de suprimir las inundaciones y avenidas puede ser materializado mediante la conjunción de una serie de medidas de diferente naturaleza pero complementarias y dependientes entre sí. Con este objetivo se han ejecutado y se programan para el futuro Planes Hidrológico-Forestales para luchar contra la erosión y escorrentías mediante la regeneración de la cubierta vegetal en la cabecera de las cuencas hidrográficas de los arroyos y ríos de la aglomeración, y se realizan actuaciones destinadas a mejorar las condiciones de desagüe de los ríos, en el entendimiento siempre de que la red hidrográfica constituye un recurso natural de primer orden, y que es posible evitar los riesgos y que los ríos y arroyos mantengan su funcionalidad sin necesidad de actuaciones más duras, hoy superadas, basadas en su mayoría en el encauzamiento, embovedado y ocultación de los cauce.

Complementando los puntos ya definidos y según los estudios sobre zonas inundables realizados en la Costa del Sol



RIESGOS DE AVENIDAS E INUNDACIONES



PUNTOS IDENTIFICADOS POR NIVEL DE RIESGO EN LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA		
MUNICIPIO/NÚCLEO	ZONA	NIVEL DE RIESGO
Alhaurín de la Torre	Arroyo Blanquillo	C
Alhaurín de la Torre	Arroyo de las Chorreras	C
Alhaurín de la Torre/ El Romeral	Arroyo del Valle	D
Alhaurín de la Torre/ Pinos de Alhaurín	Arroyo El Cura	C
Alhaurín el Grande	Arroyo de la Villa	B
Almogía	Pozo (aguas subterráneas)	C
Álora	Red Alcantarillado	C
Álora/ Barrio del Puente	Red Alcantarillado	B
Benalmádena/ Arroyo de la Miel, Benalmádena Costa	Red Alcantarillado (Arroyo de la Miel)	B
Cártama/ Doña Ana	Río Guadiaro	C
Cártama/ Estación de Cártama	Río Guadalhorce	D
Casabermeja	Arroyo Fuente de Abajo	D
Coín	Arroyo Bajo	D
Coín	Arroyo K.O.	B
Coín	Arroyo Nacimiento	D

PUNTOS IDENTIFICADOS POR NIVEL DE RIESGO EN LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA		
MUNICIPIO/NÚCLEO	ZONA	NIVEL DE RIESGO
Málaga	Arroyo de las Cañas	A
	Arroyo Guadalhorce	A
	Río Campanillas	A
	Arroyo Cuarto Medio	C
	Arroyo El Calvario, La Manía	B
	Arroyo Pilonos	B
	Cañada S. Antón	C
	Arroyo La Yegua	C
	Arroyo de la Culebra	C
	Arroyo Boticario	C
	Arroyo Galicia	B
	Arroyo Wittemberg	C
	Arroyo Merino	C
	Arroyo Cuarto Bajo	B
	Arroyo Leñar	C
	Arroyo Jaboneros	B
	Arroyo Quintana	B
	Arroyo Sastre	C
	Arroyo Toquero	B
Arroyo Los Ángeles y El Burro	B	
Pizarra	Arroyo Hondo	C
Pizarra	Arroyo Raja Ancha	B
Pizarra	Arroyo Los Buhos	C
Pizarra	Arroyo La Colada	C
Rincón de la Victoria/La Cala del Moral	Arroyo del Pollo	B
	Arroyo Totalán	C
	Arroyo de los Pinchos	B
Rincón de la Victoria	Arroyo Cementerio	B
Rincón de la Victoria	Arroyo Pajarito	B
Rincón de la Victoria/ Torre de Benagalbón	Arroyo Granadilla	B
	Arroyo Cuevas	B
	Arroyo Benagalbón	C
Torremolinos	Arroyo Del Carnicero	B
Torremolinos	Arroyo del Gazpacho	C
Torremolinos	Arroyo del Nacimiento	B

Fuente: Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos de Andalucía. COPT y CMA. Junta de Andalucía. 2002.

PUNTOS IDENTIFICADOS POR NIVEL DE RIESGO EN LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA –POR MUNICIPIOS–					
MUNICIPIO	NIVEL DE RIESGO				Nº TOTAL DE PUNTOS
	MUY GRAVE A	GRAVE B	MODERADO C	ESCASO D	
Alhaurín de la Torre	-	-	3	1	4
Alhaurín el Grande	-	1	-	-	1
Almogía	-	-	1	-	1
Álora	-	1	1	-	2
Benalmádena	-	1	-	-	1
Cártama	-	-	1	1	2
Casabermeja	-	-	-	1	1
Coín	-	1	-	2	3
Málaga	3	8	9	-	20
Pizarra	-	1	3	-	4
Rincón de la Victoria	-	6	2	-	8
Torremolinos	-	2	1	-	3
Totalán	-	-	-	-	-
Total					50

Fuente: Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos de Andalucía. COPT y CMA. Junta de Andalucía. 2002.

Oriental y Occidental, se presentan los siguientes puntos con presiones antrópicas importantes:

En la zona Oriental

- Arroyo Toquero y Mayorazgo: todo el cauce está sometido a la presión antrópica de la zona, excepto el curso alto del cauce situado más al oeste, que se ve afectado sin embarco por los movimientos de tierras de las inmediaciones.
- Arroyo Jaboneros. Existe presión antrópica en todo el cauce, aunque de forma más evidente aguas abajo la A-7.
- Arroyo Gálica, la presión antrópica es constante aguas debajo de la A-7.
- Arroyo el Condado.
- Arroyo Totalán. Dentro del término de Rincón de la Victoria, en las inmediaciones de la Avenida de Málaga, existe presión antrópica.
- Arroyo Granadillo. Existe presión antrópica aguas arriba de la M-107 y desde la A-7 hasta la desembocadura.
- Arroyo Benagalbón. Existe presión antrópica desde aguas arriba del campo de golf hasta la desembocadura. También hay un a leve presión cerca de el núcleo de Benagalbón.

En la Costa Occidental

- Arroyo Ceuta. Desde aguas abajo de la autovía hasta la playa hay una importante presión antrópica.

- Arroyo Pajares. Gran presión antrópica la discurrir dentro del núcleo de Torremolinos.

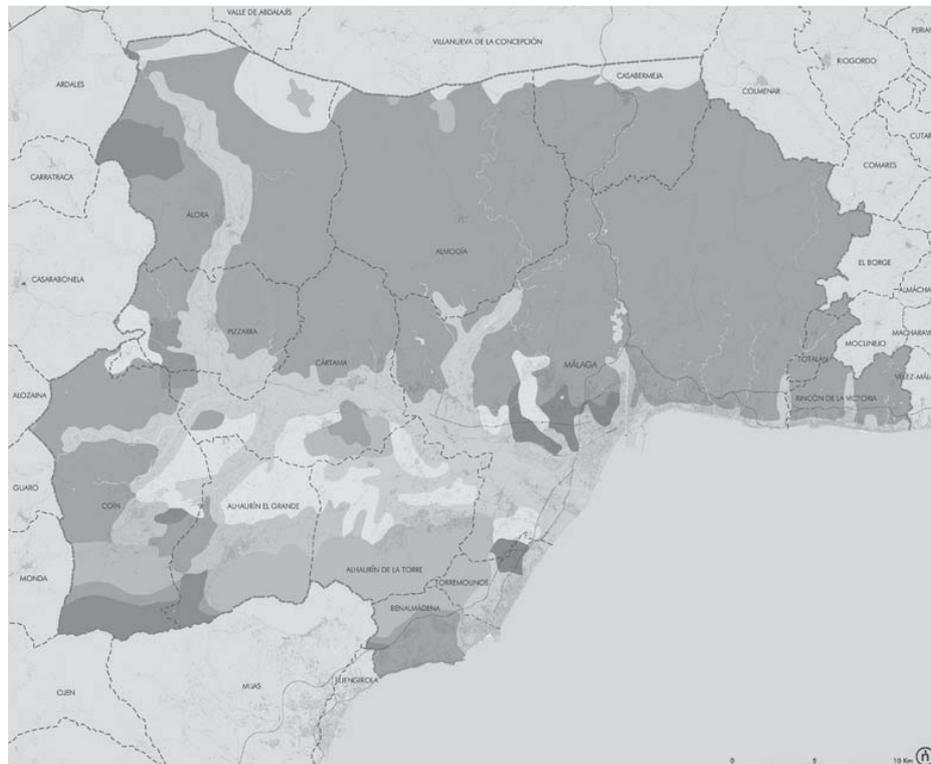
Otros Riesgos

Junto a las avenidas e inundaciones la aglomeración urbana de Málaga debe hacer frente a otros riesgos que o tienen menor probabilidad de ocurrencia o pueden ser minimizados mediante acciones concretas.

El riesgo geológico relativo a los movimientos de tierra de carácter extremo y, sobre todo el riesgo de *desertización*, se relaciona –siendo consecuencia y desencadenante a su vez– con las inundaciones y avenidas, con fuertes pendientes, deforestación y erosión, lluvias torrenciales, etc. Según datos de la Junta de Andalucía en la aglomeración urbana de Málaga se contabilizan 196.998 has sometidas a riesgo muy elevado de desertificación, 30.565 a riesgo elevado y 738.554 a riesgo medio (Fuente: Consejería de Medioambiente Año 2005).

La incidencia de la *sismicidad* es importante en el cuadrante suoriental de Andalucía: Almería, Granada y Málaga, registrándose numerosos temblores de poca intensidad pero de frecuencia alta en la última década más de diez movimientos perceptibles siempre por debajo de 5 en la escala Richter que convierten a los riesgos sísmicos en un factor que si bien no es determinante de la ocupación territorial, no debe ser obviado.

Los *incendios forestales* suponen otro de los grandes riesgos en la Comunidad Andaluza de consecuencias devastadoras,



GEOLÓGIA

- ALUVIALES RECIENTES, TRAVERTINOS Y PLAYAS
- ARCILLAS Y MARGAS "FLYSCH"
- ARENISCAS DEL ALIBÉ
- CALIZAS, CALCARENITAS, ARENAS, ARENISCAS Y MARGAS
- CONGLOMERADOS, ARENAS, LIMOS Y ARCILLAS
- DOLOMÍAS, CALIZAS, MÁRMOLES Y CALCOESQUISTOS
- GLACIS, COLLUVIONES, CONOS DE DEYECCIÓN Y TERRAZAS ANTIGUAS
- MARGAS. LIMOS, ARENAS, ARCILLAS Y COSTRAS
- MARGAS, MARGOCALIZAS, LIMOS, ARENISCAS, ARCILLAS OLISTOSTROMAS MARGOSOS
- MICAESQUISTOS, GNEISES, MÁRMOLES, CONGLOMERADOS Y CUARCITAS ARENISCAS, CALIZAS, LIMOS Y CUARCITAS
- PERIDOTITAS

debido en parte a la irreversibilidad de cara a su recuperación de las masas boscosas quemadas. En el ámbito de la aglomeración urbana de Málaga se han contabilizado en las últimas décadas más de doscientos incendios que han afectado principalmente a los Montes de Málaga y la Sierra de Mijas.

Junto a ellos y de importante repercusión aparecen los *riesgos climáticos* que en Andalucía en general y la aglomeración urbana en particular que se materializa en forma de ausencia de precipitaciones o sequía. Ha llegado a ser tan grave y recurrente esta situación –unida a la sobreexplotación de los recursos y aumento de la demanda–, que la sequía podría ser considerada como una situación prácticamente estructural. Así en las últimas décadas ha habido dos grandes periodos secos: uno desde 1992 a 1996 y otro desde 2005 hasta la actualidad.

Las precipitaciones por debajo del cincuenta por ciento del valor medio anual registradas durante el año 2005, y sus consecuencias sobre el volumen de agua embalsada o almacenada en el sistema de acuíferos, provocó la necesidad de regular medidas excepcionales ante la situación de sequía en diversos municipios de Málaga, estableciendo medidas de ahorro, con especial atención a las actividades agropecuarias, industriales e hidroeléctricas, y planteando actuaciones excepcionales para la gestión del agua con el objetivo de garantizar el consumo humano, llegando a requisar los derechos sobre pozos privados.

Resultan de especial incidencia por su papel en la gestión del ciclo del agua, la elaboración de Planes de Emergencia, así como el reforzamiento en los mecanismos de control e información sobre los grandes consumidores de agua.

Este conjunto de medidas, además de las obras emprendidas para paliar los efectos de la falta de precipitaciones –cuyo presupuesto asciende a 40 millones de euros–, han dado como resultado dos años después, la recuperación de la capacidad de las aguas subterráneas que alcanzó el 30% en diciembre de 2006, un 10% más que en la medición efectuada a finales del año anterior, o la más que notable reducción en el consumo de la capital con una dotación media de 226 litros/habitante y día (Fuente: Consejería de Medioambiente, Año 2007).

En esta misma categoría de riesgos climáticos se integrarían los fenómenos derivados de olas de calor extremas, o la incidencia de fuertes vientos que se suceden con carácter muy puntual y episódico, cuya incidencia territorial es menor.

PATRIMONIO NATURAL, CULTURAL Y PAISAJE

PATRIMONIO NATURAL

En contraposición con las densidades edificatorias, las malas infraestructurales y la ocupación de los espacios que mejores condiciones han ofrecido para la urbanización, existen numerosas áreas, extensas pervivencias, con espacios libres de gran interés desde el punto de vista ambiental.

Si el relieve de la aglomeración urbana de Málaga ha supuesto limitaciones para su integración con el centro peninsular e incluso para su articulación interna, es el principal factor que ha contribuido al mantenimiento de valores relevantes desde el punto de vista natural y paisajístico en el área por la dificultad para ser ocupados.

De igual forma ha influido en el Guadalhorce la productiva actividad agrícola en él desarrollada, que logró mantener libre de edificaciones los márgenes del río en los momentos de mayor presión del pasado debido a la alta rentabilidad de los cultivos. En los últimos años con la crisis de esta actividad y el aumento de los precios de las viviendas sobre todo en los núcleos consolidados, se asiste a la sistemática ocupación de las áreas rurales por edificaciones destinadas a segundas residencias en un primer momento, que en muchos casos se han consolidado como viviendas principales con el paso de los años, constituyendo estos diseminados –gran parte de carácter ilegal– uno de los mayores impactos y problema social de la aglomeración en la actualidad.

Por estos factores y por la activa política de Conservación Ambiental articulada desde la Comunidad Autónoma de acuerdo con las directrices de la Unión Europea en la actualidad al aglomeración urbana de Málaga cuenta con los siguientes espacios sujetos a algún régimen de protección ambiental por los valores que atesora, y otros de manifiesto interés ecológico, paisajístico y/o social:

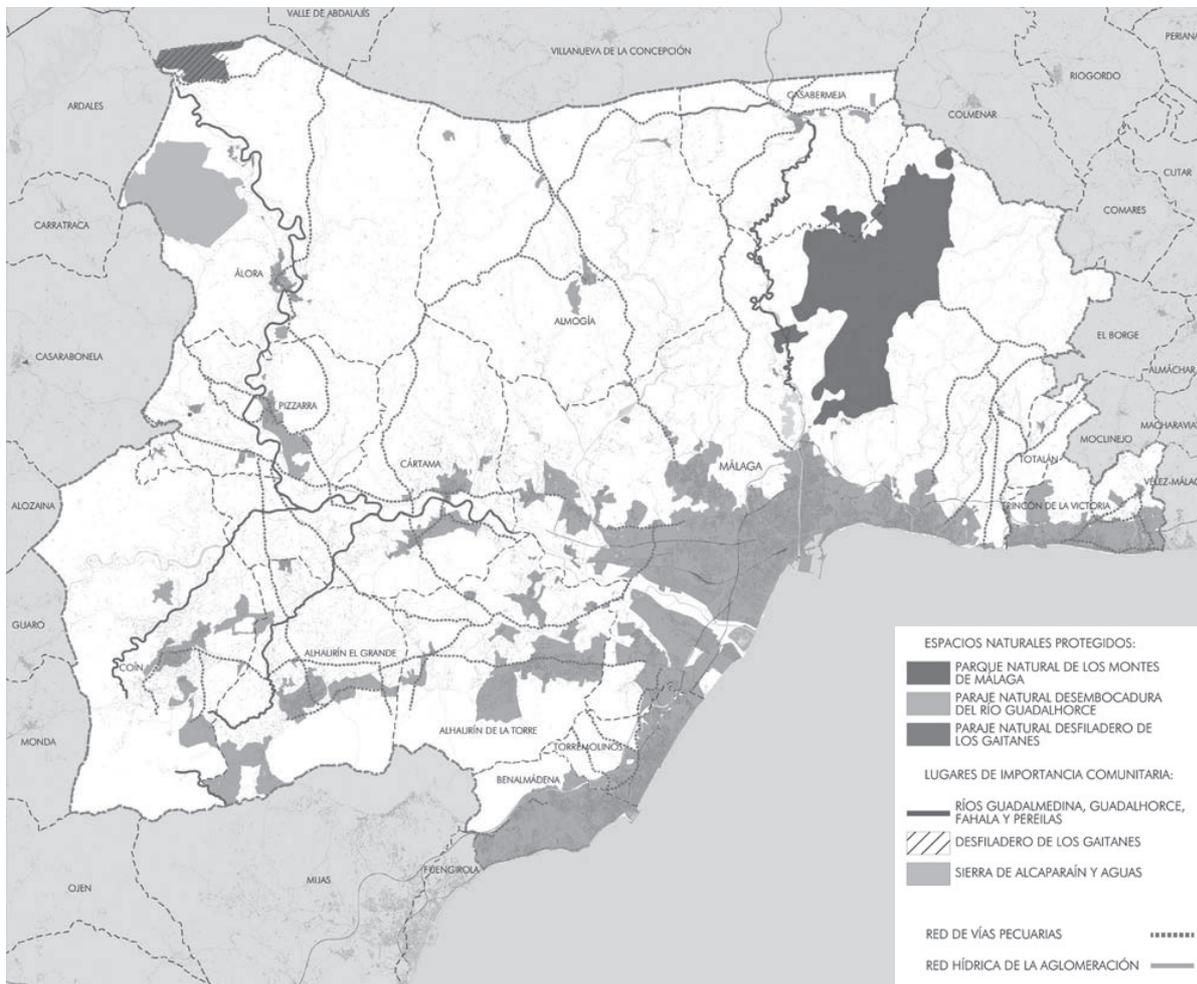
ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS:

Parque Natural de los Montes de Málaga –Declarado por Ley 2/1989, tiene una superficie protegida de 4.996 hectáreas repartidas en los términos municipales de Málaga, Casabermeja y Colmenar. Se encuentra muy próximo a Málaga sobre una zona de media montaña de suave orografía cruzada por pequeños valles que cobijan grandes bosques de pinos. Predomina el pino carrasco procedente de repoblación con algunas manchas de quercineas y matorral. El mayor problema físico de la zona, en relación a la conservación de los recursos del medio ambiente, lo constituye, sin duda, la erosión. Dada su proximidad al mar, y a los desniveles tan acusados, a la irregularidad y violencia de las lluvias, a la escasez de una cubierta vegetal en terrenos con importantes pendientes y sometidos a una fuerte alteración de los materiales superficiales del suelo, la erosión ha actuado con gran violencia.

Paraje Natural Desembocadura del Guadalhorce –El último tramo del río Guadalhorce, concretamente tras ser cruzado por la CN-340, se abre en un estuario que se encuentra declarado como Paraje Natural también por la Ley 2/1989. Su origen es artificial, creado en los años 60 a consecuencia del fuerte desarrollo urbanístico de la Costa del Sol, a partir de extracciones de áridos en una zona de aluvión, que antes era utilizada para pastoreo y cultivo de caña. Estas extracciones dieron lugar a una serie de lagunas costeras de un gran valor ornitológico, donde se puede encontrar especies de aves anuales y migratorias de dos continentes, Europa y África. Su paisaje es variado con lagunas de aguas estancadas, brazos del río y formaciones de dunas.

Paraje Natural Desfiladero de los Gaitanes –Se trata de un desfiladero de unos 7 Km de longitud labrado por la acción erosiva

ESPACIOS PROTEGIDOS



del río Guadalhorce ubicado en plena Sierra Subbética. Se consigue así un tortuoso cañón que en determinados puntos presenta desniveles de más de 400 metros originando un espectacular paisaje. Abarca una superficie declarada, por Ley 2/1989 de 18 de julio, de 2.016 Has sobre los municipios de Álora, Antequera y Ardales.

Fuente: Consejería de Medioambiente.

PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL MEDIO FÍSICO Y CATÁLOGO DE LA PROVINCIA DE MÁLAGA:

El Plan Especial de Protección del Medio Físico provincial, aprobado definitivamente por Orden de 6 de marzo de 1987, amplía la protección establece las siguientes categorías:

- Protección Especial Compatible: Complejos Serranos de Interés Ambiental:

CS2 Sierra Blanca - Canucha - Alpujata.- Toda la sierra, pero especialmente su borde Sur, ejerce una influencia muy importante sobre la calidad paisajística de la costa de Málaga. Cuenta con importantes reservas de agua que se manifiestan en manantiales, siendo destinada principalmente a usos mineros, forestales y cinegéticos.

CS3 Sierra de Mijas.- (Sierra Churriana en el ámbito de la aglomeración) Con usos y aprovechamientos forestales, minería, explotación de recursos hídricos, cinegéticos, ganadero (cabrío).

CS6 Sierra de Abdalajis-Huma.- Integrada en el Paraje Natural Desfiladero de los Gaitanes, Los usos predominantes son los forestales y agrícolas pero también ha sido objeto de minería a cielo abierto.

CS-15 Sierra de Pízarra.- Constituye un auténtico hito visual que destaca entre los montes, ligado al núcleo de población de Pízarra, al que sirve de telón de fondo, y al Valle del Guadalhorce.

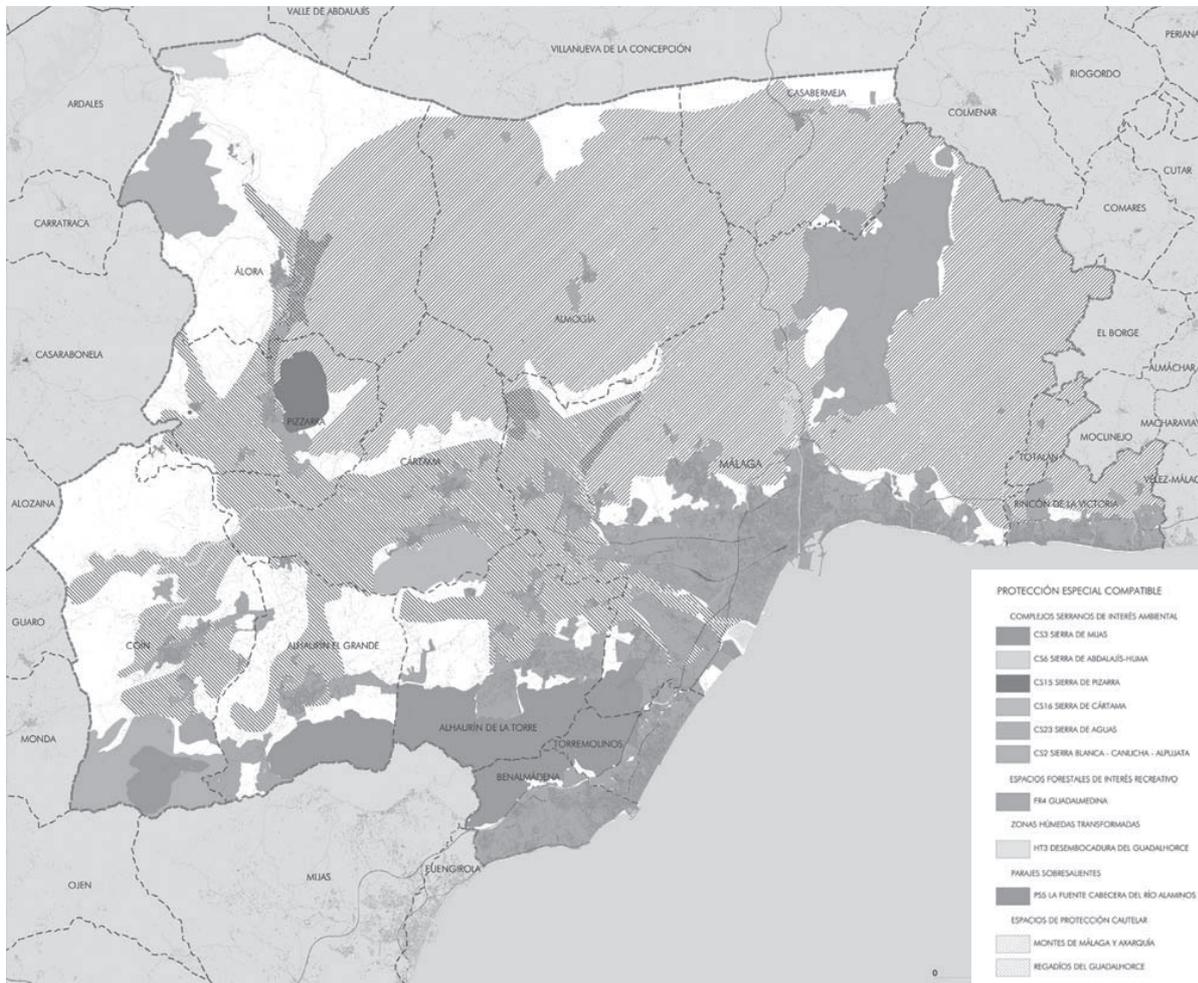
CS16 Sierra de Cártama.- Otro importante hito paisajístico y territorial al actuar compartimentando el interior del valle del Guadalhorce junto con las sierras de Gibralfalga y Gorda de Coín.

CS23 Sierra de Aguas.- A la importancia de su flora y fauna, se une su singularidad geológica.

- Protección Especial Compatible: Espacios Forestales de Interés Recreativo:

FR4 Guadalmedina.- Se corresponde con el actual Parque Natural de los Montes de Málaga.

PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL MEDIO FÍSICO Y CATÁLOGO DE LA PROVINCIA DE MÁLAGA



• Protección Especial Compatible: Zonas Húmedas transformadas:

HT3 Desembocadura del Guadalhorce.- Actualmente Paraje Natural de igual nombre.

Protección Especial Compatible: Parajes Sobresalientes:

PS5 La Fuente - Cabecera del Río Alaminos.

Espacios de Protección Cautelar:

Montes de Málaga y Axarquía –se asimilan a los complejos serranos de interés ambiental–.

Regadíos del Guadalhorce –se asimilan a los paisajes agrarios singulares–.

En estos espacios el Plan Especial remite el grado de protección específica a los planeamientos urbanísticos de los municipios implicados que deberán determinar qué zonas deben acogerse a Protección Especial y cuales pueden acoger usos no permitidos por esta protección.

HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO:

- 1210.- Vegetación anual sobre desechos marinos acumulados.
- 1240.- Acantilados de las costas mediterráneas con *Limonium* spp. endémicos
- 2110.- Dunas móviles embrionarias.
- 2210.- Dunas fijas de litoral del *Crucianellion maritima*.
- 2230.- Dunas con céspedes del *Malcomietalia*.
- 5333.- Fruticedas, retamares y matorrales mediterráneos termófilos: fruticedas termófilas.
- 5334.- Fruticedas, retamares y matorrales mediterráneos termófilos: matorrales y tomillares (*Anthyllidetalia terniflorae*, *Saturejo-Corydothermion*).
- 5335.- Fruticedas, retamares y matorrales mediterráneos termófilos: retamares y matorrales de genisteas.

- 6220.- Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea. Hábitat prioritario según Anexo II de la directiva Hábitats 2000.
- 6420.- Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del Molinion-Holoschoenion.
- 7220.- Manantiales petrificantes con formación de tuf (Cratoneurion). Hábitat prioritario según Anexo II de la directiva Hábitats 2000.
- 8130.- Desprendimientos mediterráneos occidentales y termófilos.
- 8211.- Vegetación casmofítica: subtipos calcícolas (Potentilletalia caulescens, Asplenietalia glandulosi, Homalothecio-Polypodium serrati, Arenarion balearicae).
- 8220.- Pendientes rocosas silíceas con vegetación casmofítica.
- 91B0.- Fresnedas termófilas de Fraxinus angustifolia.
- 92A0.- Bosques galería de Salix y Populus alba.
- 92D0.- Arbustadas, tarayales y espinales ribereños (Nerio-Tamaricetea, Securinegion tinctoriae).
- 9330.- Alcornocales de Quercus suber
- 9340.- Encinares de Quercus ilex y Quercus rotundifolia.
- 9540.- Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos
- 9561.- Bosques mediterráneos endémicos de Juniperus spp. Hábitat prioritario según Anexo II de la directiva Hábitats 2000.

LUGARES DE IMPORTANCIA COMUNITARIA:

La propuesta de Red Natura 2000, en cuanto Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), en aplicación de la Directiva Hábitats, ya aceptada mediante Decisión de la Comisión de 19 de julio de 2006 por la que se adopta, de conformidad con la Directiva 92/43/CEE del Consejo, la lista de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica mediterránea, afecta en la aglomeración en los siguientes espacios:

- Río Guadalmedina (Código LIC ES6170028) con una superficie de 25,08 Has.
- Ríos Guadalhorce, Fabalas y Pereilas (Código LIC ES6170033) con una superficie de 83,84 Has.
- Desfiladero de los Gaitanes (Código LIC ES6170003) también Paraje Natural con una superficie de 2.170,26 Has. Se encuentra declarado como ZEPA Zona de Especial Protección para las Aves.
- Sierras de Alcaparain y Aguas (Código LIC ES6170009) 5.574,79 Has
- Río Alaminos y Río Fuengirola (Código LIC ES6170022)

MONUMENTOS NATURALES:

En lo que respecta a Monumentos Naturales, no hay ninguno declarado en el ámbito, si bien la Consejería de Medio Ambiente ha publicado el "Inventario de candidatos a ser declarados Monumento Natural de Andalucía" (Monumentos Naturales de Andalucía, CMA, 2003) en el que incluye los siguientes espacios de la aglomeración:

- Abrigos de Cabrera, en el término de Casabermeja, 250.000 m² de carácter ecocultural.
- Araucaria del Parque Picasso, en Málaga, con 1.953 m² de tipología biótica.
- Drago de la Concepción, en Málaga, con 1.953 m² de tipología biótica.
- Barrilito, en Málaga, con 1.953 m² de tipología biótica.
- Peñón del Cuervo, en Málaga, con 5.000 m² de tipología geográfica.
- Guachintonia de la Aduana, en Málaga, con 1.953 m² de tipología biótica.

Fuente: Consejería de Medioambiente

OTROS ESPACIOS DE INTERÉS:

- Montes Públicos de titularidad autonómica y municipal.
- Red de vías pecuarias.
- Laguna de los Prados (Málaga)
- Cantales de La Araña, La Cala y Rincón (Málaga y Rincón de la Victoria)
- Monte de San Antón (Málaga)
- Peñón del Cuervo (Málaga)
- Monte Victoria (Málaga)

PATRIMONIO CULTURAL

La aglomeración urbana de Málaga es un área que ha sido ocupada desde la prehistoria por las condiciones apropiadas que encontraban sus pobladores: por un lado su relieve abrupto servía de defensa natural frente a las sucesivas oleadas de invasores llegadas del centro peninsular; su posición en el litoral facilitó la comunicación con el centro del mundo antiguo y medieval; y las riberas y calidad de sus tierras, sobre todo a orillas del Guadalhorce, permitieron el desarrollo de actividades agrarias para el sustento de las poblaciones.

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía enuncia la inclusión de las ciudades litorales de la costa del Málaga, desde Estepona a Vélez-Málaga en una Red de Ciudades Patrimoniales, "constituida por ciudades grandes y medias de especiales valores patrimoniales, y de oportunidades de gestión integrada en un marco territorial coherente".

Alora conformaría, junto con otra serie de municipios del interior, ninguno de ellos incluidos en la aglomeración urbana de Málaga, una red de centros históricos rurales "que responden a una historia territorial compartida".

La continuada ocupación histórica del ámbito ha dado como resultado un variado y rico patrimonio histórico y cultural que se materializa en la actualidad en la existencia de más de 600 enclaves que integran la lista de Bienes de Interés Cultural o el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz –inscripción específica o genérica–.

Los Bienes de Interés Cultural de la aglomeración urbana de Málaga son en total 119 elementos, siendo destacable el hecho de que en todos los municipios se localizan BIC.

Es también un dato importante la concentración de Bienes de Interés Cultural en la ciudad de Málaga –42 en total, que cuenta con su Conjunto Histórico declarado– fruto de la centralidad que históricamente ha ejercido.

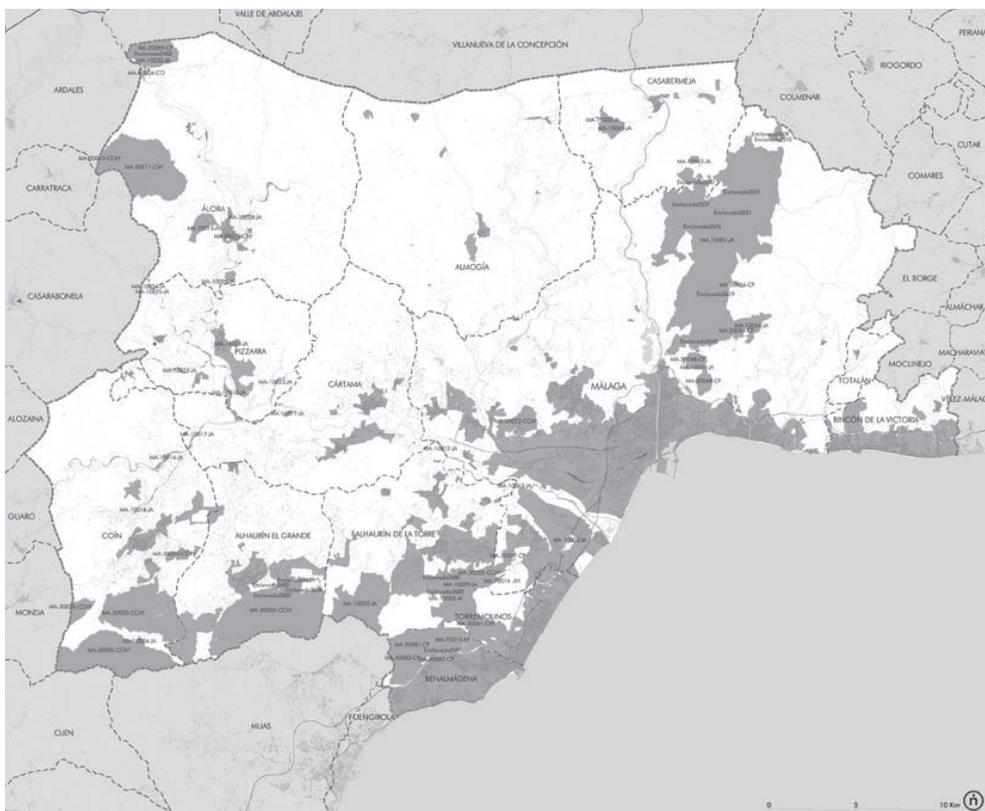
El Castillo de Gibralfaro, la Alcazaba y la Muralla Nazarí, conforman uno de los hitos visuales y patrimoniales de mayor significado de la aglomeración y la provincia. A ellos hay que unirles los edificios destinados en su origen, o actualmente dedicados, a funciones civiles: el Ayuntamiento, Archivo Histórico Provincial, la Biblioteca Pública de la Avenida de Europa, la Aduana por citar alguno, signos inequívocos del rol desempeñado por la ciudad, así como la Fundación Pablo Ruiz Picasso en su casa natal de creciente importancia.

Así mismo, parte del patrimonio de la aglomeración urbana de Málaga está compuesto por pervivencias conservadas de los sistemas defensivos de diversas épocas históricas de gran potencia, debido a las tensiones generadas por la posición fronteriza que ocupa la aglomeración.

Los bienes de interés cultural que tienen su origen en la actividad militar, constituyen uno de los conjuntos patrimoniales más representativos del ámbito con: 12 Torres Vigías declaradas como BIC –seis de ellas en el interior y otras tantas en los municipios litorales–, 5 Torres Defensivas de las que tres están en la línea costera; la citada Alcazaba de Málaga, siete castillos más además del de Gibralfaro, la Fortaleza de Bezmiliana de Rincón de la Victoria y la Muralla Urbana de Cártama.

Forman igualmente parte indisoluble de la memoria histórica de los habitantes de la aglomeración y de la provincia, los Jardines Históricos que se localizan en la ciudad de Málaga, sobre todo el Parque de la Concepción, declarado BIC en 1943; y el Jardín de El Retiro –declaración de 1984–, elementos ambos llamados a asumir un papel protagonista en la oferta vinculada al turismo cultural hacia la que se orienta la capital.

En el litoral junto a las torres vigías, son elementos de especial relevancia los restos de asentamientos todavía conservados, como las villas romanas de Rincón de la Victoria, Benalmádena o la antigua urbe sita en la ciudad de Málaga.



MONTES PÚBLICOS

- MA-20009-CP - CORTIJO DEL MADRINO
- MA-40004-CD - CHORRO Y LA ALMONA
- MA-30011-CAY - SIERRA DE AGLUAS
- MA-10028-JA - RIBERAS DEL ARROYO DE JERA
- MA-70015-AY - EL HACHO
- MA-30019-CAY - PECHO DEL CALVARIO
- MA-10009-JA - RIBERAS DEL GUADALHORCE
- MA-10024-JA - RIBERAS ARROYO DE LAS CAÑAS
- MA-10025-JA - RIBERAS ARROYO DE LAS CAÑAS
- MA-10021-JA - BARRANCO RAJA ANCHA
- MA-10024-JA - RIBERAS ARROYO DE CASABONHELA
- MA-10010-JA - RIBERAS DEL GUADALHORCE
- MA-10023-JA - RIBERAS ARROYO COMENDADOR
- MA-10011-JA - RIBERAS DEL GUADALHORCE
- MA-10017-JA - RIBERAS DEL RÍO GRANDE
- MA-10016-JA - RIBERAS DEL RÍO GRANDE
- MA-10018-JA - RIBERAS DEL RÍO PEREILAS
- MA-30020-CCAY - LA SIERRA
- MA-10004-JA - LA FUENTE
- MA-30003-CCAY - LA SIERRA
- MA-30004-CCAY - SIERRA BLANCA Y BERMEJA
- MA-10020-JA - LA MEZQUITA
- MA-20081-CP - SIERRA DE LOS CASTILLEJOS I
- MA-20083-CP - SIERRA DE LOS CASTILLEJOS II
- MA-20082-CP - NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN
- MA-70013-AY - CALAHORRO
- MA-30061-CAY - SIERRA DE TORREMOJUNOS
- MA-20007-CP - EL RETIRO
- MA-30035-CCAY - JABALCUZA
- MA-70014-AY - SIERRA DE CHURRIANA
- MA-10029-JA - COTO ALARCÓN
- MA-10005-JA - SIERRA LLANA O PUERTO BLANQUILLO
- MA-1003-JA - HACIENTA SANTA ISABEL
- MA-10013-JA - RIBERAS DEL GUADALHORCE
- MA-10012-JA - RIBERAS DEL GUADALHORCE
- MA-50022-CCAY - LOS ASPERONES
- MA-20048-CP MENTRIOLA
- MA-10037-JA - PASTOR
- MA-20068-CP - LA CONCEPCIÓN Y LAS QUIROSAS
- MA-20054-CP - LAS CHOZAS
- MA-10054-JA - EL CERRADO Y LA MOTA
- MA-20056-CP - HUERTADO
- MA-10001-JA - CUENCA DEL GUADALMEDINA
- MA-10042-JA - LAS CHOZAS
- MA-10043-JA - LA MORFI
- MA-10002-JA - EL ALMENDRAL

Algunos pobladores prehistóricos, que habitaron esta zona varios siglos antes que los romanos, buscaron cobijo en las cuevas naturales existentes, como las cuevas de la Zorrera o los Botijos en Benalmádena, o el Conjunto formado por las Cuevas Encanto, Tapada, Arroyo de la Miel, la Higuera, los Mármoles, María Vela,... ubicado en Torremolinos. Hasta la actualidad en algunas de ellas se han conservado pinturas rupestres, como son los casos de la Cueva del Toro de Benalmádena o el Abrigo del Cantal Alto (I y III) en Rincón de la Victoria.

En el interior, los principales elementos patrimoniales son yacimientos arqueológicos, los ya mencionados edificios destinados a la defensa del área –Castillo de Fahala en Alhaurín el Grande por ejemplo–, diversos espacios dedicados al culto –Ermita de Nuestra Señora de los Remedios de Cártama, la Ermita de Nuestra Señora de la Encarnación en Coín, o de las Tres Cruces en Álora– o elementos más recientes pero igualmente significativos como el Cementerio de Alhaurín de la Torre, o el camposanto de Álora.

Son importantes testimonios de la actividad agraria tradicional las pervivencias vinculadas con el patrimonio etnológico. Por citar algunos: el Molino de la Tres Piedras en Alhaurín de la Torre, o la Almazara La Molina o el Molino de Adolfo en Álora. De fechas más recientes pero igualmente vinculados con las actividades agrarias son destacables: el Espacio Público Poblado de Colonización de Villafranco del Guadalhorce en Alhaurín de la Torre, el Poblado de colonización de Nueva Aljaima en Cártama, o el Poblado de colonización de Zalea en Pizarra.

En el interior, además de los lugares de culto, y los yacimientos arqueológicos, destaca por un lado en Casabermeja el Toro de Osborne de la N-331, así como su valorado Cemen-

terio de San Sebastián y el Camino y el Cerro del Calvario.

También como hitos de la historia reciente, pero asumido ya como patrimonio histórico y cultural, destacan los siguientes edificios o conjunto de ellos incluidos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz: los hoteles Pez de Espada, Stella Polaris; la Urbanización La Nogalera, el Conjunto Playamar, o Eurosol-Euomar, todos ellos localizados en Torremolinos, o el Hotel Alay de Benalmádena, válidos ejemplos de la arquitectura racionalista. En Málaga con igual sentido destacar la Alcoholera Bacardí, el Cementerio Británico, la Chimenea y el conjunto de la Central Térmica de la Misericordia, la Torre de la Central Térmica o el Cine Echegaray, entre otros.

A estos bienes se le unen como enclaves de relevancia:

- El Sitio Histórico del Mesón de San Rafael.
- Los elementos que conforman el patrimonio subacuático, BiC, Zonas Arqueológicas y Zonas de Servidumbre: El Pecio de los Santos en Benalmádena y la Corbeta del Crucero Alemán Gneiseau (sendos BICs) y la Alquería de Almacharejo en Rincón de la Victoria; las zonas de Laja Bermeja, Desembocadura del Río Guadalhorce, Ensenada de Málaga, Torremuello, Villa Romana de Benalmádena y Piedras de Marcelino.

Las Zonas Arqueológicas de:

- Cerro de la Tortuga y Cerro del Villar en Málaga.
- Necrópolis Histórica de Hacho en Pizarra.
- Cuevas del Tesoro, Higuera y de la Victoria, y la Villa Romana, en Rincón de la Victoria.

BIENES DE INTERES CULTURAL POR MUNICIPIOS			
Municipio	Denominación	Caracterización	Código SIPHA
Alhaurín de la Torre	Torre de Alhaurín	Arqueológica	290070010
Alhaurín de la Torre	Torre de El Lagar	Arqueológica	290070053
Alhaurín de la Torre	Torre de El Portón	Arqueológica	290070054
Alhaurín de la Torre	Torre El Almendral II	Arqueológica	290070012
Alhaurín de la Torre	Torreón de la Vega	Arqueológica	290070031
Alhaurín el Grande	Castillo de Alhaurín	Arqueológica	290080011
Alhaurín el Grande	Torre de Ubrique	Arqueológica, Arquitectónica	290080003
Alhaurín el Grande	Castillo de Benamaquiz	Arquitectónica	290080004
Alhaurín el Grande	Castillo de Fahala	Arquitectónica	290080002
Alhaurín el Grande	Iglesia de Nuestra Señora de la Encarnación	Arquitectónica	290080001
Almogía	Abrigo Chirino, I	Arqueológica	290110018
Almogía	Abrigo Chirino, II	Arqueológica	290110019
Almogía	Abrigo Chirino, III	Arqueológica	290110020
Almogía	Abrigo Chirino, IV	Arqueológica	290110021
Almogía	Abrigo del Cerro de los Trébedes	Arqueológica	290110022
Almogía	Abrigos Venta Fraile	Arqueológica	290110004
Almogía	Torre del Cortijo Grande	Arqueológica	290110003
Almogía	Venta del Fraile, abrigo LIX	Arqueológica	290110016
Almogía	Venta del Fraile, abrigo LVIII	Arqueológica	290110015

BIENES DE INTERES CULTURAL POR MUNICIPIOS			
Municipio	Denominación	Caracterización	Código SIPHA
Almogía	Venta del Fraile, abrigo XX	Arqueológica	290110013
Almogía	Venta del Fraile, abrigo XXV	Arqueológica	290110014
Almogía	Castillo	Arqueológica, Arquitectónica	290110002
Almogía	Castillo de Santi Petri	Arqueológica, Arquitectónica	290110001
Almogía	Torre de Venta del Fraile	Arqueológica, Arquitectónica	290110025
Álora	Castillo	Arqueológica, Arquitectónica	290120001
Álora	El Castillejo	Arqueológica, Arquitectónica	290120028
Benalmádena	Cueva del Toro	Arqueológica	290250010
Benalmádena	Torre Bermeja	Arqueológica, Arquitectónica	290250001
Benalmádena	Torre del Muelle	Arqueológica, Arquitectónica	290250002
Benalmádena	Torre Quebrada	Arqueológica, Arquitectónica	290250003
Cártama	Abrigo del Cerro de las Viejas	Arqueológica	290380058
Cártama	Castillo del Cerro de la Ermita	Arqueológica, Arquitectónica	290380001
Cártama	Ermita de Nuestra Señora de los Remedios	Arquitectónica	290380002
Cártama	Muralla urbana	Arquitectónica	290380004
Casabermeja	Necrópolis de Las Chaperas	Arqueológica	290390009
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 1	Arqueológica	290390027
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 10	Arqueológica	290390036
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 11	Arqueológica	290390037
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 12	Arqueológica	290390038
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 13	Arqueológica	290390039
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 14	Arqueológica	290390040
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 15	Arqueológica	290390041
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 16	Arqueológica	290390042
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 17	Arqueológica	290390043
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 18	Arqueológica	290390044
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 19	Arqueológica	290390045
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 2	Arqueológica	290390028
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 20	Arqueológica	290390046
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 21	Arqueológica	290390047
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 22	Arqueológica	290390048
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 3	Arqueológica	290390029
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 4	Arqueológica	290390030
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 41	Arqueológica	290390049
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 5	Arqueológica	290390031
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 6	Arqueológica	290390032
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 7	Arqueológica	290390033
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 8	Arqueológica	290390034
Casabermeja	Peñas de Cabrera, abrigo 9	Arqueológica	290390035
Casabermeja	Torre Zambra	Arqueológica, Arquitectónica	290390008
Casabermeja	Cementerio de San Sebastián	Arquitectónica	290390002
Coín	Castillo	Arqueológica	290420012
Coín	El Llano de la Virgen	Arqueológica	290420009
Coín	Convento de Santa María de la Encarnación	Arquitectónica	290420001
Coín	Ermita de Nuestra Señora de la Fuensanta	Arquitectónica	290420004
Coín	Iglesia de San Juan Bautista	Arquitectónica	290420002
Málaga	Cerro del Villar	Arqueológica	290670132
Málaga	Cueva Navarro	Arqueológica	290670135
Málaga	Alcazaba	Arqueológica, Arquitectónica	290670044
Málaga	Atarazanas	Arqueológica, Arquitectónica	290670043
Málaga	Castillo de Gibralfaro	Arqueológica, Arquitectónica	290670053
Málaga	Castillo Santo Pitar	Arqueológica, Arquitectónica	290670100

BIENES DE INTERES CULTURAL POR MUNICIPIOS			
Municipio	Denominación	Caracterización	Código SIPHA
Málaga	Castillo y Muralla de Santa Catalina	Arqueológica, Arquitectónica	290670054
Málaga	Muralla Nazarí y Muro Portuario	Arqueológica, Arquitectónica	290670093
Málaga	Teatro romano	Arqueológica, Arquitectónica	290670085
Málaga	Torre de las Palomas	Arqueológica, Arquitectónica	290670148
Málaga	Antiguo Convento de Nuestra Señora de la Victoria	Arquitectónica	290670072
Málaga	Archivo Histórico Provincial de Málaga	Arquitectónica	290670212
Málaga	Ayuntamiento	Arquitectónica	290670001
Málaga	Biblioteca Pública	Arquitectónica	290670213
Málaga	Casa Cuna-Expósitos	Arquitectónica	290670006
Málaga	Casa en Calle Salinas, nº 6	Arquitectónica	290670010
Málaga	Casa natal de Pablo Ruiz Picasso	Arquitectónica	290670005
Málaga	Chimenea de la Central Térmica de la Misericordia	Arquitectónica	290670217
Málaga	Consulado del Mar	Arquitectónica	290670008
Málaga	Convento de la Trinidad	Arquitectónica	290670071
Málaga	Ermita del Calvario y Vía Crucis	Arquitectónica	290670092
Málaga	Iglesia Catedral de la Encarnación	Arquitectónica	290670069
Málaga	Iglesia de San Pedro	Arquitectónica	290670074
Málaga	Iglesia de Santa María del Sagrario	Arquitectónica	290670070
Málaga	Iglesia de Santiago	Arquitectónica	290670073
Málaga	Iglesia de Santo Domingo	Arquitectónica	290670078
Málaga	Iglesia del Santo Cristo de la Salud	Arquitectónica	290670075
Málaga	Jardines El Retiro	Arquitectónica	290670060
Málaga	Mercado de Mayoristas	Arquitectónica	290670090
Málaga	Mesón de la Victoria	Arquitectónica	290670004
Málaga	Mesón de San Rafael	Arquitectónica	290670091
Málaga	Palacio de la Aduana	Arquitectónica	290670002
Málaga	Palacio de los Condes de Buenavista	Arquitectónica	290670040
Málaga	Palacio del Conde de Villalcázar	Arquitectónica	290670007
Málaga	Palacio Episcopal	Arquitectónica	290670064
Málaga	Parque de la Concepción	Arquitectónica	290670061
Málaga	Plaza de Toros de La Malagueta	Arquitectónica	290670039
Málaga	Puerta de Granados	Arquitectónica	290670055
Málaga	Puerta del Cristo	Arquitectónica	290670056
Málaga	Real Conservatorio de Música María Cristina	Arquitectónica	290670045
Málaga	Teatro Municipal Miguel de Cervantes	Arquitectónica	290670041
Málaga	Acueducto de San Telmo	Arquitectónica, Etnológica	290670033
Pízarra	Necrópolis prehistórica de Hacho	Arqueológica	290800006
Rincón de la Victoria	Bezmiliana	Arqueológica	290820014
Rincón de la Victoria	Cueva de la Victoria	Arqueológica	290820005
Rincón de la Victoria	Cueva del Cantal Chico	Arqueológica	290820023
Rincón de la Victoria	Cueva del Higuero	Arqueológica	290820004
Rincón de la Victoria	Cuevas del Tesoro - Higuero y de la Victoria	Arqueológica	290820025
Rincón de la Victoria	Villa Romana del Rincón de la Victoria	Arqueológica	290820007
Rincón de la Victoria	Torre de Benagalbón	Arqueológica, Arquitectónica	290820016
Rincón de la Victoria	Torre del Cantal	Arqueológica, Arquitectónica	290820002
Rincón de la Victoria	Fortaleza de Bezmiliana	Arquitectónica	290820001
Torremolinos	Torre Molinos	Arqueológica, Arquitectónica	299010019
Torremolinos	Colegio de Huérfanos de Ferrovianos	Arquitectónica	299010001
Totalán	Torre y Despoblado de Salazar	Arqueológica	290920002

Fuente: Sistema de Información Patrimonial de Andalucía. Consejería de Cultura. 2007.

PAISAJE

La Unidad de Paisaje se define como "una porción del espacio geográfico, homogéneo en cuanto a su fisonomía y composición, con patrón de estabilidad temporal resultante de la interacción compleja del clima, las rocas, al agua, el suelo, la flora, la fauna y las actividades humanas, reconocible y diferenciable de otras vecinas de acuerdo con un nivel de análisis (resolución) espacio-temporal". En base a este concepto se distinguen en el ámbito de la aglomeración urbana de Málaga las siguientes Unidades de Paisaje.

• La franja litoral

Es un eje central en el paisaje del ámbito y alrededor del cual se configuran el resto de las unidades. Es un territorio fácilmente reconocible y también, por su propia configuración uno de los más visibles desde amplias zonas dentro del ámbito. El contraste tierra-mar confiere a la franja costera gran atractivo paisajístico. Es un lugar de gran importancia por ser donde tradicionalmente se han localizado la mayor parte de los asentamientos humanos y los espacios de actividad económica, que ha singularizado el territorio en las últimas décadas.

La amplia colmatación urbana y de infraestructuras del litoral configuran una visión del paisaje muy determinada, donde la vegetación desaparece del primer plano visual, pasando ésta al fondo del paisaje configurado por las franjas serranas que bordean la unidad casi en su totalidad.

• Los montes

Subámbito conformado por una red de montes de relieve abrupto, con marcados y, en algunos casos, encajonados valles configurados por la red hidrográfica del territorio. Los elementos fundamentales que lo componen son los Montes de Málaga, Montes de Almogía-Cártama y Valle del Guadalmedina.

Estos paisajes, por las características de la propia orografía del terreno, suelen estar aislados del resto del territorio circundante y constituyen cuencas visuales independientes unas de otras. La localización de determinados puntos elevados, coincidentes con cimas de montañas o colinas permite la estructuración de una red de miradores que van más allá del propio subámbito de los Montes o del propio valle del que se esté hablando. Así se puede conocer la importancia que algunos elementos tienen desde el punto de vista paisajístico, como es la desembocadura del río Guadalhorce, la Sierra de Mijas, la franja costera o la lámina de agua del Mar Mediterráneo. Esta importancia radica fundamentalmente en que se trata de elementos observables desde muchos puntos dentro del ámbito de la Aglomeración de Málaga y fundamentalmente desde el subámbito de Los Montes. Las características del terreno, la orografía, los procesos erosivos y la aridez condicionan el uso y el aprovechamiento que se hace del suelo. Se aprecian así usos de agricultura marginal, mosaicos de cultivos, ganadería y usos forestales y de monte.

• Sierra de Mijas

Límite meridional del ámbito. Es un paisaje serrano equilibrado, singular y expresivo de gran definición en su relieve. Es telón de fondo del Valle del Guadalhorce y del límite Norte de la Costa del Sol Occidental, bordeando la costa de Torremolinos y Benalmádena. Posee un carácter marcadamente forestal, limitado en gran medida por presiones urbanísticas originadas en el piedemonte de la Hoya de Málaga y en la franja costera. Son dignos de tener en cuenta en esta presión determinadas actividades extractivas que condicionan parte del paisaje.

La Sierra de Mijas es el gran elemento visual de una gran parte del ámbito de la aglomeración urbana de Málaga, siendo observada desde gran parte de ésta. No hay grandes obstáculos y domina toda la franja costera y gran parte del resto de los elementos del territorio objeto del estudio.

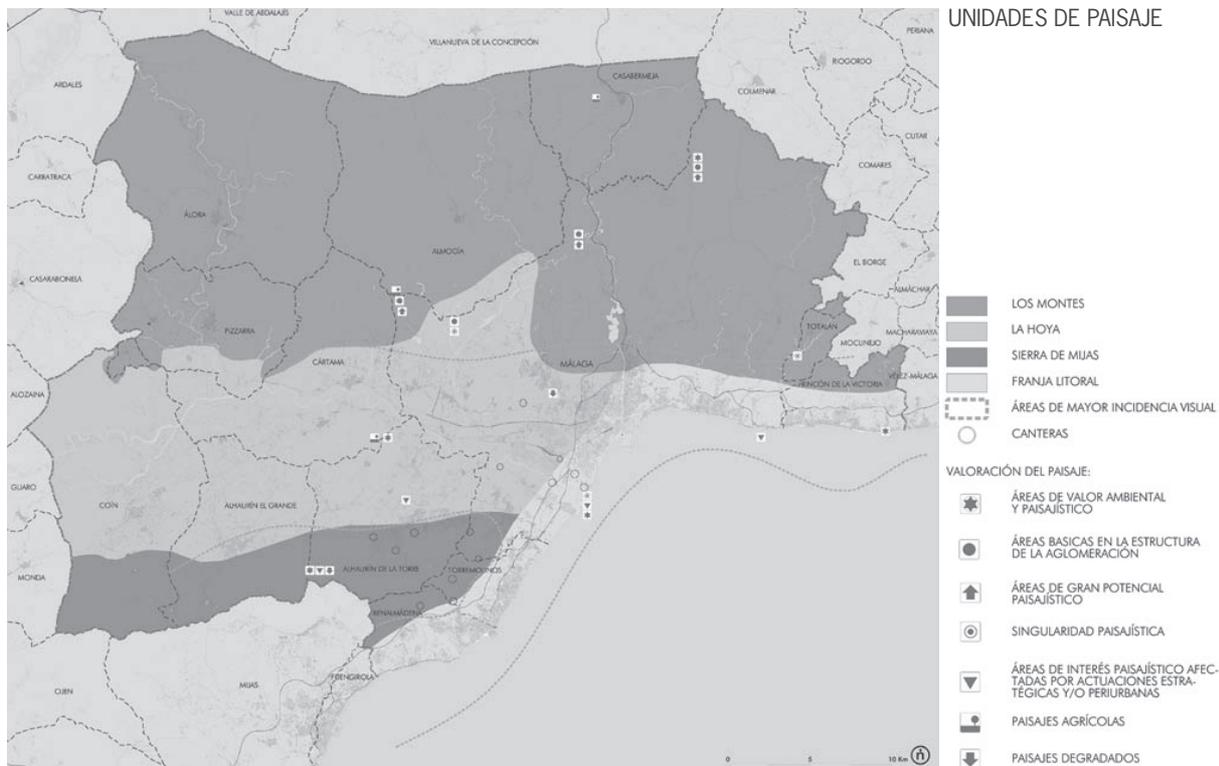
• Hoya de Málaga

Es una marcada depresión configurada principalmente por los procesos erosivos de origen fluvial. Destaca en este sentido el río Guadalhorce gran eje estructurante de este subámbito. Los límites montañosos que configuran la estructura de Hoya son la Sierra de Mijas en una de sus vertientes y el subámbito de Los Montes por el otro lado. Es un espacio en gran medida muy humanizado, con actividades agrícolas intensivas, fundamentalmente cítricos en regadío, y actividades de carácter más urbano, derivados de la propia orografía del terreno que ha facilitado la salida natural de actividades directamente relacionadas con los usos urbanos de los núcleos circundantes, principalmente de la ciudad de Málaga.

Dentro de esta unidad de paisaje podemos diferenciar distintas áreas con características independientes cada una de ellas y que las configuran con elementos diferenciadores:

a. *Las vegas fluviales*, principalmente de los ríos Guadalhorce, Fahalas, Breña y Campanillas. El paisaje se define por la formación de aluviales de los ríos y arroyos que conforman este espacio y los cultivos de cítricos y caña de azúcar, siendo una de las zonas más degradadas dentro de todo el ámbito, debido a la proliferación de actividades urbanas e industriales no consolidadas e inacabadas.

b. *Bajo Guadalhorce*. En este espacio se destacan el resto de las zonas regables dentro de esta unidad. Son un mosaico de pequeñas huertas y cultivos de cítricos, labrados en bancales en dirección al piedemonte de la Sierra de Mijas y de Los Montes en la linde Norte de la Hoya. El paisaje es de carácter rural con un mosaico complejo de parcelas y multitud de cultivos de difícil definición. Es un espacio de actividad tradicionalmente rural, pero que la propia configuración del mismo permite la proliferación de asentamientos y edificaciones dispersas de carácter espontáneo, derivada de cierto carácter de espacio cercano a las grandes ciudades y con buenas comunicaciones.



c. *Piedemonte de la Sierra de Mijas*. Se definen dos piedemontes a distinta altura. El superior no contiene usos de agricultura en regadío y está cerca de convertirse en una nueva ciudad lineal, Churriana, Alhaurín de la Torre y Alhaurín el Grande. Este fenómeno se ve potenciado por el gran atractivo panorámico que posee y como vía de crecimiento urbano de la aglomeración de Málaga. Es un espacio con desarrollos urbanos no muy consolidados y con cierto grado de degradación. El segundo nivel del piedemonte, el más bajo en altitud, sigue conservando su carácter agrícola tradicional.

d. *Sierra de Espartales*. Situado en la linde Norte de la Hoya de Málaga y en el centro geográfico de la depresión del Guadalhorce. Se caracteriza por romper de una forma clara con todo el paisaje de la Aglomeración Urbana de Málaga. Espacio vacío tanto de intervención antrópica como de vegetación. Sierra caliza deforestada, de gran interés paisajístico.

A todas estas unidades paisajísticas se superpone, puntualmente, disperso o en concentración, el hecho urbano con subtipos históricos, de crecimientos residenciales, turísticos, industriales o de diseminado rural-urbano.

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE

En un Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, es necesario incorporar la información integrada resultante del planeamiento municipal vigente de cada una de las áreas administrativas locales que conforman la aglomeración urbana, con el objeto de vincular dicha información a la nueva escala metropolitana de referencia, y poder organizar el

territorio en conjunto, partiendo de una información objetiva y segregada de la organización anterior.

El planeamiento vigente, en la mayoría de los casos desde hace más de una década, justifica parte de la situación de partida del Plan y permite poner de manifiesto disfuncionalidades a la vez que potencialidades intrínsecas a nivel metropolitano. El estado actual del planeamiento vigente de los municipios que componen la aglomeración urbana de Málaga, queda sintetizado en la siguiente tabla:

SÍNTESIS DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL		
MUNICIPIO	PLANEAMIENTO VIGENTE	ESTADO DEL PLANEAMIENTO
Alhaurín el Grande	PGOU (27/07/94)	En redacción
Alhaurín de la Torre	NNSS (13/06/86)	En redacción
Almogía	NNSS (23/04/97)	En redacción
Álora	NNSS (26/01/93)	Avance de PGOU
Benalmádena	PGOU (04/03/03)	
Cártama	NNSS (20/02/96)	Aprobación Inicial
Casabermeja	NNSS (17/12/97)	Aprobación Inicial
Coín	PGOU (17/12/97)	En redacción
Málaga	PGOU (10/07/97)	Aprobación Inicial
Pizarra	NNSS (20/02/93)	Aprobación Inicial
Rincón de la Victoria	PGOU (30/04/92)	Aprobación Inicial
Torremolinos	PGOU (09/10/96)	
Totalán	PDSU (11/10/88)	Aprobación Inicial

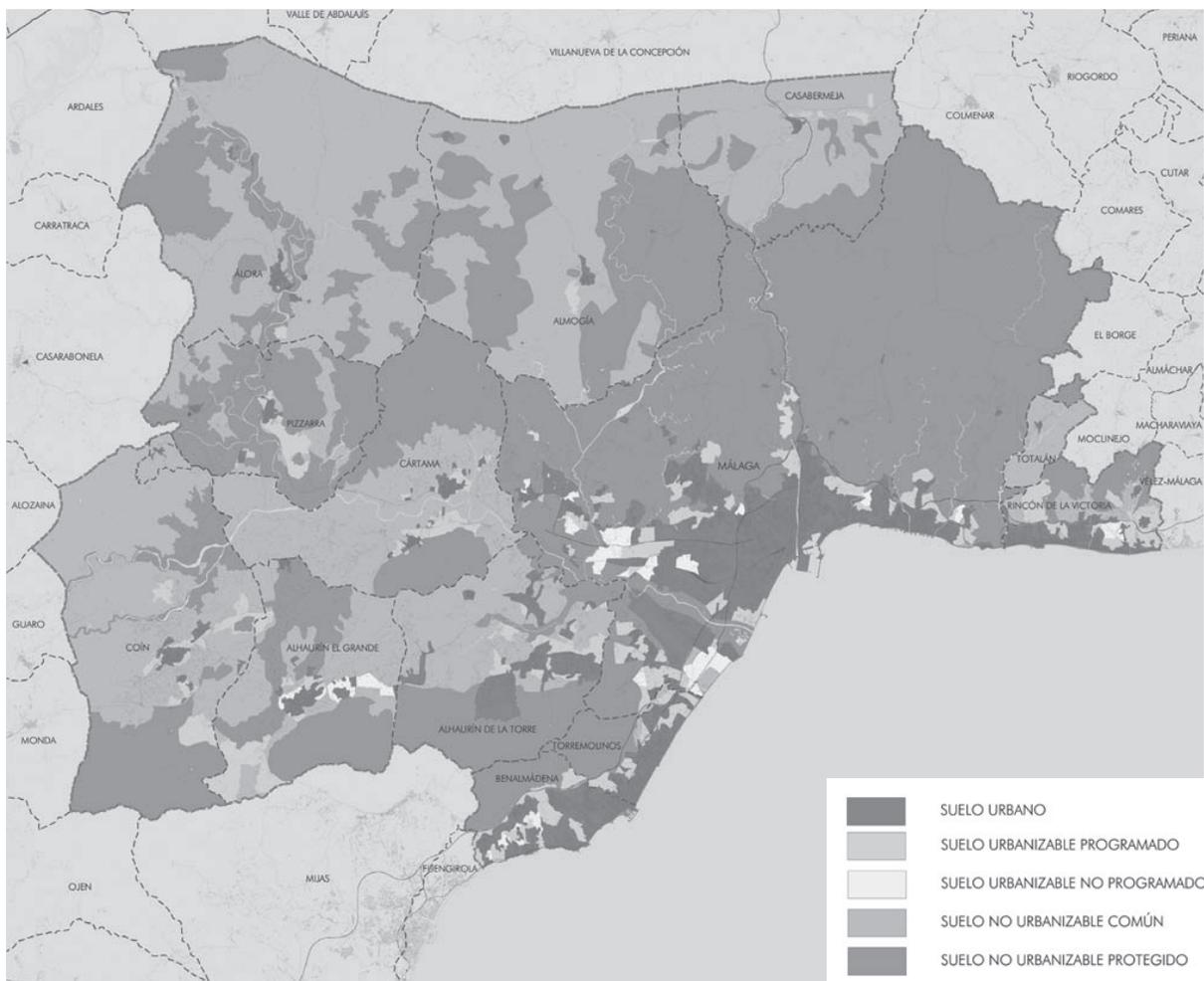
Las características del territorio de la aglomeración, la distribución de sus asentamientos de población, desde Málaga, los municipios del litoral y del valle, hasta los municipios enclavados en la Sierra, su relación con los principales canales de comunicación, tiene su reflejo en las propuestas y desarrollos planteados en los planeamientos vigentes de los municipios que la componen:

- Málaga, la capital provincial tendencia sido objeto de una tendencia urbanizadora muy diferente a las demás, reflejo de las pautas sociales y económicas también particulares, debido a su capitalidad, al ser además centro funcional de primer nivel a escala provincial, y a su situación estratégica con respecto al resto de municipios, y otras provincias autonómicas. Los 385,4 Km² de superficie total junto con los casi 560.000 habitantes que posee Málaga, ha obligado a la necesidad de planificar y organizar su espacio de manera intermitente.
- Los municipios que, junto con Málaga, conforman el frente litoral de la aglomeración (Benalmádena, Torremolinos y Rincón de la Victoria) han experimentado un crecimiento constante a nivel urbanístico y poblacional, siendo su cer-

canía a la capital y sus características litorales los impulsores de una clara tendencia a la implantación de usos turísticos y residenciales y a la ocupación masiva de los suelos, ocupando casi la mitad de sus términos municipales. En estos municipios litorales, prácticamente la totalidad del suelo no clasificado como urbano o urbanizable, pertenece a la categoría de suelo no urbanizable de especial protección, a excepción de Rincón de la Victoria que aún mantiene algunas bolsas de suelo no urbanizable de carácter común.

- En el Valle del Guadalhorce, donde se localizan los municipios de Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Coín, Cártama y Pízarra, las dinámicas de crecimiento presentan una marcada directriz, apoyada fundamentalmente en las vías de comunicación con la capital de la provincia, y se convierten en territorios de acogida de una importante población, que desarrolla su actividad en la aglomeración y reside en las ciudades del Valle, así como de viviendas de segunda residencia que encuentran en estos territorios de topografía suave y buenas comunicaciones, el soporte adecuado para implantarse. El municipio de Pízarra, hace una apuesta importante desde su planeamiento general por la implan-

PLANEAMIENTO VIGENTE. CLASIFICACIÓN DEL SUELO



tación del uso turístico (el 72% de su suelo urbanizable), apoyado en la vía de comunicación que une con el núcleo de Cártama (A-7054) a fecha de hoy aún no desarrollado.

- En contraste con las dinámicas antes descritas los municipios localizados al norte de la aglomeración y enclavados entre los montes de Málaga y la Sierra de Aguas, debido a sus escasa dinámica demográfica y productiva, y a un sistema de infraestructuras de comunicación mucho más débil que el resto de la aglomeración, presentan unos crecimientos caracterizados por el refuerzo de los asentamientos de población existentes y de manera puntual, la incorporación, en posiciones exentas, de algún nuevo suelo de crecimiento, que en el caso de Álora, esta vinculado a un desarrollo industrial, apoyado en el paso de la A-343, y en el caso de Almogía se apuesta por un crecimiento residencial de fuerte presencia en este territorio tan singular. La posición de máxima accesibilidad del municipio de Casabermeja, posibilita una mayor apuesta, desde su planeamiento vigente, por la implantación de nuevos suelos destinados a las actividades económicas, apoyados en el eje que conforma el paso de la A-356, y su enlace directo con la A-45.

El caso más singular dentro del análisis del planeamiento vigente de los municipios de la aglomeración lo representa el municipio de Totalán, que a fecha de hoy carece de planeamiento genera, pues cuenta exclusivamente con un Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano, aprobado en el año 88, haciendo urgente la necesidad de un planeamiento actualizado y adaptado a la nueva Ley de Ordenación Urbánística de Andalucía, que ordene y planifique los escenarios presentes y futuros de este municipio, el más pequeño de la aglomeración.

A continuación se recogen en el siguiente cuadro resumen las superficies de suelo adscritas a cada clase de suelo para cada municipio y para la totalidad de la aglomeración urbana, así como los porcentajes que suponen respecto a cada término municipal y a la totalidad de la aglomeración:

CLASIFICACIÓN DEL SUELO (Has)				
Municipio	Suelo Urbano (*)	Suelo Urbanizable	Suelo No Urbanizable	Superficie Total
Alhaurín el Grande	285,56	852,36	6.162,08	7.300
Alhaurín de la Torre	1.558,81	268,18	6.373,01	8.200
Almogía	79,77	83,88	16.236,35	16.400
Álora	114,61	56,16	16.729,00	16.900
Benalmádena	1.193,91	555,85	950,24	2.700
Cártama	194,92	251,96	10.053,12	10.500
Casabermeja	50,64	67,61	6.681,75	6.800
Coín	198,26	566,79	12.085,00	12.700
Málaga	6.602,13	2.175,55	30.722,32	39.500
Pizarra	107,31	300,07	5.892,62	6.300
Rincón de la Victoria	654,64	467,96	1.627,40	2.750
Torremolinos	640,03	254,89	1.115,08	2.010
Totalán	10,66			930
TOTAL AUM	11.691,25	5.901,26	115.397,49	132.990

(*) Superficie de suelos urbanos aproximada.

CLASIFICACIÓN DEL SUELO (%)			
Municipio	Suelo Urbano	Suelo Urbanizable	Suelo No Urbanizable
Alhaurín el Grande	3,80	11,67	84,53
Alhaurín de la Torre	19,00	3,20	77,80
Almogía	0,48	0,50	99,02
Álora	0,67	0,33	99,00
Benalmádena	44,20	20,00	35,80
Cártama	1,85	2,39	95,76
Casabermeja	0,74	0,99	98,27
Coín	1,56	4,46	93,98
Málaga	16,71	5,50	77,79
Pizarra	1,70	4,76	93,54
Rincón de la Victoria	23,80	17,00	59,20
Torremolinos	31,84	12,68	55,48
Totalán	1,14		98,86
TOTAL AUM	8,79	4,40	86,81

MEMORIA DE ORDENACIÓN

1. REFERENTES DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA: LA POLÍTICA TERRITORIAL EUROPEA Y EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA

El Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga, tiene como referencia el entendimiento de la propia aglomeración en un contexto mayor, siendo básicas dos escalas o niveles diferentes: un primer nivel o escenario que se corresponde con la Comunidad Autónoma de Andalucía, donde ejerce un significativo papel por ser la segunda área urbana en volumen demográfico, y otra su visión como espacio integrante de la Unión Europea para su implicación o participación en los procesos de naturaleza global.

Por ello, resulta inexcusable la mención e interiorización de, por un lado, la política territorial europea, a través de la Perspectiva Europea de Ordenación del Territorio, la Agenda Territorial Europea y en menor medida la Carta de Leipzig sobre Ciudades Europeas Sostenibles; y por otro del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

- El primer conjunto de documentos, y teniendo en cuenta que la Unión Europea no tiene competencias directas en la Ordenación del Territorio, tiene un carácter intergubernamental, indicativo y no vinculante. Sin embargo, la importancia de las políticas europeas sectoriales (como las infraestructurales), el hecho de que se evalúen los esfuerzos o actuaciones de los países miembros en pro de la consecución de las líneas territoriales marcadas, así como el consenso a la hora de establecer las estrategias básicas junto con la evidencia de la mayor eficacia de las intervenciones estatales cuando los objetivos de desarrollo espacial se han definido conjuntamente, se convierten en argumentos que aumentan la trascendencia de la política europea en ordenación del territorio.

- Por su parte las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, tienen carácter vinculante sobre los documentos de escala inferior: los propios planes subregionales y sobre la planificación sectorial.

Los principales objetivos y criterios de estos documentos han sido integrados como referentes básicos en el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga.

1.1. LA POLÍTICA TERRITORIAL EUROPEA

“La coordinación a un nivel local y urbano-regional debería fortalecerse. El objetivo es lograr una asociación en términos de igualdad entre las ciudades y las zonas rurales por un lado, y también entre las poblaciones pequeñas, medianas y grandes y las ciudades dentro de las regiones urbanas y las regiones metropolitanas por otro. Debemos dejar de considerar las cuestiones y decisiones sobre política de desarrollo urbano de forma aislada a cada ciudad. Nuestras ciudades deberían ser puntos focales del desarrollo urbano-regional y asumir responsabilidad en la cohesión territorial. Por consiguiente, sería de gran ayuda si nuestras ciudades pudieran establecer entre ellas una red de relaciones más estrechas a nivel europeo.”

Carta de Leipzig. Mayo de 2007.

1.1.1. Perspectiva Europea de Ordenación del Territorio

La *Perspectiva Europea de Ordenación del Territorio* (PEOT) tiene como objetivo último alcanzar un desarrollo espacial equilibrado y sostenible del territorio de la Unión Europea, de acuerdo con la finalidad para la que se articula la política comunitaria, es decir: la cohesión económica y social, a través de la competitividad económica basada en el conocimiento y conforme a los principios de desarrollo sostenible y la conservación de la diversidad de los recursos naturales y culturales, todo ello bajo la premisa de que el crecimiento económico y la convergencia de algunos indicadores económicos no bastan para lograr el objetivo de cohesión económica y social. Para la PEOT son cuatro ámbitos los que interactúan entre sí y ejercen presiones importantes sobre el desarrollo espacial del conjunto de la Unión Europea, a saber:

- *La evolución de las zonas urbanas*, ya que cerca del 80% de la población europea vive en las ciudades, por lo que se antoja necesario crear una nueva relación entre las ciudades y las zonas rurales que pueda otorgar respuesta a los retos a los que se enfrentan los territorios.
- *La evolución de las zonas rurales*, que por lo general corren el riesgo de verse marginadas por la existencia de dificultades específicas, tales como el alejamiento de las grandes metrópolis, los rigores climáticos, la baja densidad de población, las infraestructuras deficientes o la falta de diversificación económica debido al peso excesivo de la agricultura.
- *Los transportes*, que ejercen fuertes presiones sobre el medio ambiente. Las infraestructuras que los soportan

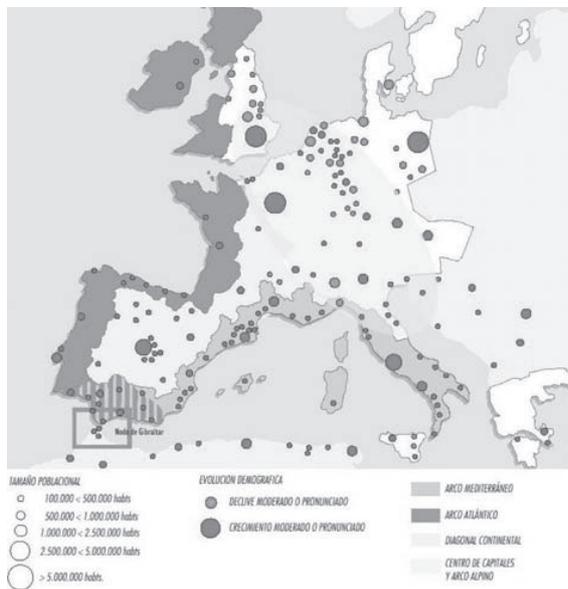
están ubicadas desigualmente en el territorio produciendo desequilibrios en lo referente a determinadas inversiones económicas, siendo una seria amenaza para el principio de cohesión territorial.

- *El patrimonio natural y cultural*, cuya diversidad y riqueza debe tenerse más en cuenta, e incluso prevalecer sobre algunos procesos de modernización económica y social.

En función de estos análisis, la Política Territorial Europea sugiere una serie de políticas para alcanzar el verdadero desarrollo sostenible. Son criterios, objetivos y estrategias de distinto alcance las que se extrapolan al Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga, en particular los siguientes:

- El acceso equivalente a las infraestructuras*, procurando las interconexiones entre los territorios, especialmente, entre zonas centrales y periféricas, así como los centros urbanos y su entorno circundante, además de garantizar un acceso equilibrado a los nudos intercontinentales, especialmente a través de los puertos y aeropuertos. De igual forma, si se mejoran las comunicaciones por medio de transportes eficaces y no contaminantes se puede afrontar de manera integrada la presión sobre el medio ambiente.
- La gestión prudente de la naturaleza y el patrimonio cultural*, favoreciendo la conservación de la biodiversidad, así como la utilización sostenible de la misma a diferentes escalas, todo ello desde la elaboración de estrategias integradas que garanticen una gestión y administración inteligente de recurso tales como el agua, el suelo, la energía y los residuos..., así como una protección específica de zonas concretas, donde adquiere especial importancia el litoral.
- El desarrollo territorial policéntrico y nueva relación entre zonas urbanas y rurales*, en el convencimiento de que una estructura urbana relativamente descentralizada, basada en el fortalecimiento de un sistema equilibrado de regiones metropolitanas y agrupamientos de ciudades, aumentaría el potencial de todas las regiones europeas y, por lo mismo, contribuiría a reducir las disparidades regionales.
- El refuerzo del papel estratégico de las regiones metropolitanas y de las “ciudades-puerta”* que dan acceso al territorio de la Unión, prestando una atención especial a las regiones periféricas, y por todo ello directamente aplicable a la aglomeración de Málaga, tanto por su naturaleza como “ciudad puerta”, como por su ubicación periférica.
- El control de la expansión urbana inspirándose en el concepto de “ciudad-compacta”* (ciudad de distancias cortas), principio básico para un uso eficiente y sostenible de los recursos, y la mezcla de funciones y grupos sociales, con el fin de luchar contra la exclusión social de una parte de la población.
- Mejorar la base económica, basándose en el potencial específico del territorio* y mediante la creación de actividades innovadoras, diversificadas y generadoras de empleo.

EUROREGIONES DE LA UNIÓN EUROPEA



1.1.2. Agenda Territorial Europea

La *Agenda Territorial Europea* que tiene como objetivo final –tal y como se indica en el subtítulo del documento de 24 y 25 de mayo de 2007 de los ministros competentes en la ordenación y el desarrollo territorial de los estados miembros–, conseguir una Europa más competitiva y sostenible de regiones diversas. La Agenda Territorial continúa apostando decididamente por reforzar la cohesión social. Este objetivo cobra aún más importancia en una Europa en crecimiento, no sólo económico y territorial, sino de diversidad y culturas. En ella, la Agenda está llamada a constituir el marco político de referencia para la cooperación mutua, que contribuya al desarrollo social y ecológico de todas las regiones de la UE. Además del objetivo general enunciado aparecen conceptos de renovado protagonismo e interés como referentes del Plan de Ordenación del Territorio:

- Promover el desarrollo territorial policéntrico para emplear mejor los recursos de las diferentes regiones integrantes de la Unión, principio ya enunciado en la PEOT pero que cobra nuevo protagonismo al ampliarse el Unión integrando estados de gran disparidad.
- Entender la cohesión territorial como un proceso permanente y cooperativo, que responda más eficazmente “que lo que ha hecho hasta ahora a las necesidades y características territoriales, a los desafíos geográficos específicos y a las oportunidades de las regiones y ciudades”, y haciendo especial referencia al que el papel de la dimensión territorial sea más fuerte en la futura política de cohesión.
- La gobernanza territorial o lo que es lo mismo, el proceso de cooperación basado en el dialogo intensivo de los agentes implicados en la tarea futura de la cohesión territorial, adquiere también mayor relevancia.

- La importancia de las actuaciones locales y regionales –entre las que se incluyen las directamente relacionadas con la planificación urbanística y territorial– para obtener resultados a escala conjunta, principio también asumido en la Carta de Leipzig. Se propone para ello un cierto cambio de orientación hacia un “enfoque estratégico de desarrollo territorial integrado”.

En coherencia con estos objetivos y principios las propuestas del Plan se basan en la búsqueda conjunta de potencialidades y recursos mutuos para el desarrollo de las áreas urbanas y rurales conjuntamente, junto a una apuesta decidida por un sistema de transporte multimodal, que incorpore criterios para la eficiencia energética, o el establecimiento de los corredores verdes, etc.

1.2. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA

1.2.1. El Modelo Territorial

El Modelo Territorial de Andalucía constata la plasmación de los objetivos de la política territorial andaluza, estimando un esbozo de la previsible organización del territorio andaluz que responda a sus objetivos y necesidades, teniéndose en cuenta, por tanto, para su desarrollo equilibrado, solidario y sostenible. Las estrategias territoriales y políticas específicas se entienden en la perspectiva de desarrollar y consolidar dicho Modelo, debiendo la actuación pública en su conjunto tenerlo en consideración en el diseño de sus políticas sectoriales para contribuir activamente a su consecución.

El modelo territorial se configura a partir de los siguientes componentes:

- El Sistema de Ciudades y las estructuras urbanas intermedias.
- Los Sistemas de Articulación Regional.
- El Sistema de Protección del Territorio.
- Los referentes territoriales para la integración exterior.
- La zonificación.

Así mismo el modelo territorial se organiza mediante diferentes niveles de desagregación espacial según las necesidades funcionales o específicas derivadas de sus propias características, así como de las opciones políticas contenidas en el propio Modelo Territorial. La zonificación, se articula en varios niveles:

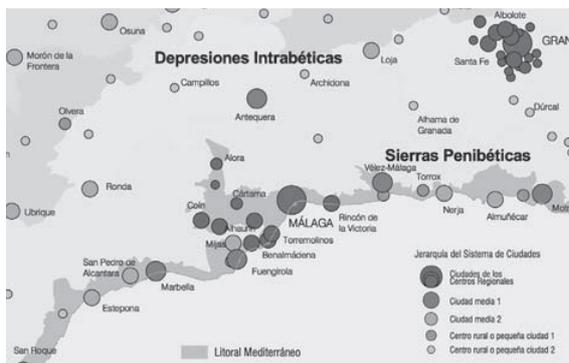
- El *Dominio Territorial* se corresponde con las unidades geográficas más elementales, por lo que de manera muy básica permite la identificación de las características, problemas y oportunidades comunes, así como la concreción de determinadas estrategias de desarrollo.

En el caso de la aglomeración urbana de Málaga se inserta en el dominio territorial denominado: Litoral Mediterráneo.

- La *Unidad Territorial* se refiere a aquellos ámbitos que operan como marco para la aplicación particular de los objetivos estratégicos de ordenación territorial y de directrices para su propio desarrollo.

Los municipios de la aglomeración urbana, constituyen la Unidad Territorial: Centro Regional de Málaga.

DOMINIOS TERRITORIALES DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA



1.2.2. Líneas estratégicas de la Política Regional de Ciudades: Los Centros Regionales

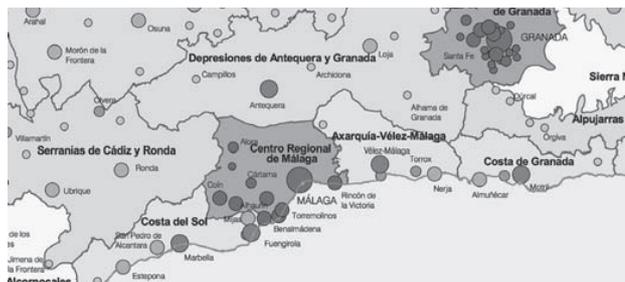
El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía establece unas estrategias de ordenación en función del denominado Sistema de Ciudades. En el caso de la aglomeración urbana de Málaga, es necesario hacer referencia a las líneas estratégicas referidas para los centros regionales, pues el propio Plan regional establece que Málaga y su aglomeración urbana constituyen uno de los nueve centros regionales de Andalucía.

Los centros regionales son elementos estructurantes que aseguran el equilibrio territorial, desempeñando una función esencial para la integración exterior del territorio andaluz. Ello se debe a los siguientes aspectos:

- *Equilibrada distribución territorial*, que favorece la articulación física del conjunto de Andalucía.
- *Tamaño demográfico*, que las caracteriza como ciudades medias en la escala europea y nacional.
- *Peso y dinámica económica*, que aparecen como la principal debilidad para favorecer la integración territorial de Andalucía.
- *Los condicionantes del sistema económico internacional*, refuerzan la viabilidad de una opción basada en centros urbanos medios (con una menor intensidad de los problemas de congestión y deseconomías de escala) siempre y cuando dichas ciudades sean capaces de liderar los procesos de innovación y desarrollo económico.

Además desempeñan múltiples y complejas funciones de alcance regional, como la concentración de actividades económicas e innovación, nodos principales de transporte y comunicaciones, centros de decisión.

UNIDADES TERRITORIALES DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA



Pero simultáneamente son centros de concentración de problemas territoriales, pues en líneas generales cuentan con una base productiva débil o escasamente integrada en el conjunto regional, o se ven afectados por la falta de coherencia y/u ordenación en la configuración de las actuales zonas conurbadas características de algunos de estos centros regionales.

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía establece como objetivos para estas unidades:

- *Consolidar un sistema polinuclear de centros regionales* que, concebido como una red de ciudades metropolitanas, constituya el primer nivel del sistema urbano de Andalucía. El POT, como resulta lógico, extrapola e integra a su vez uno de los objetivos de la Política Territorial Europea.
- *Mejorar la competitividad global del sistema de centros regionales* como nodos centrales para el desarrollo territorial de Andalucía, mediante su adecuada ordenación interna. La planificación territorial andaluza asume igualmente uno de los principios de la UE.

Para ejecutar los objetivos mencionados el propio promueve el desarrollo y aplicación de las siguientes acciones e instrumentos, denominados en el documento como Líneas Estratégicas:

- *Incrementar los actuales niveles de integración y cooperación entre los centros regionales*, necesario para la construcción y articulación de un espacio regional que mejore la competitividad exterior de Andalucía. Es en este sentido especialmente relevante las actuaciones o iniciativas que pretenden aumentar las relaciones, las redes entre los centros regionales de Málaga y Sevilla.
- *Incorporar la perspectiva supramunicipal* en la ordenación y gestión de los problemas metropolitanos de los centros regionales, a lo que responde el propio Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga.

- *Coordinar las políticas autonómicas* con incidencia en los centros regionales, estableciendo para ello un programa específico.

Por su parte, el Programa Andaluz de Ciudades previsto en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía establece para los centros regionales un contenido específico cuyos objetivos y contenidos más significativos son los siguientes:

- *Respecto a la ordenación territorial*, mediante la definición de un modelo territorial para cada uno de ellos que favorezca un desarrollo urbano equilibrado, que atienda la mejora de la calidad de vida, la conservación del patrimonio cultural, urbanístico, ambiental y paisajístico, así como el desarrollo social y económico.
- *Respecto a las infraestructuras básicas*, dotando a cada centro regional de los sistemas generales de articulación y las infraestructuras y servicios de todo tipo que posibiliten su desarrollo territorial y económico y su funcionamiento como nodos principales en el esquema de articulación regional.
- *Respecto a los equipamientos*, procurando mejorar los niveles de calidad de vida de los ciudadanos a través de las dotaciones adecuadas de servicios y equipamientos básicos, con especial atención a la supresión de bolsas de marginalidad y exclusión social en las áreas urbanas, así como dotando a los centros regionales con equipamientos y servicios especializados atendiendo a los mismos criterios de descentralización y especialización en toda la región.
- *Respecto a la promoción económica*, favoreciendo el desarrollo económico a través de los instrumentos y dotaciones necesarias para una adecuada relación entre las actividades productivas y la ciudad, en especial interviniendo en la oferta de suelo para actividades productivas mediante la creación de parques empresariales con suelos altamente cualificados y adaptados a las especializaciones para que cada uno posea ventajas competitivas.
- *Respecto al medio ambiente urbano*, mejorando el balance ecológico de los centros regionales, con especial atención a los ciclos de los recursos naturales básicos y a la huella ecológica de las actividades urbanas.
- *Respecto a la cohesión social*, mediante el establecimiento de programas coordinados para la supresión de bolsas de marginación y exclusión social en las áreas urbanas y el desarrollo de acciones integradas sobre barriadas y zonas urbanas de máxima concentración de hogares marginados y excluidos.
- *Respecto al patrimonio cultural y el paisaje*, garantizando la conservación de los recursos patrimoniales de la ciudad histórica de manera compatible con su revitalización funcional, así como estableciendo criterios para la protección, mejora y puesta en valor del paisaje urbano y metropolitano como recurso territorial al servicio de la calidad de vida.

El modelo territorial propuesto en el presente Plan de Ordenación del Territorio desarrollado en su Memoria de Ordenación y en la Normativa desarrolla y concreta estos principios y objetivos.

2. LA OPORTUNIDAD DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA

La concentración progresiva de población y actividades económicas en grandes aglomeraciones urbanas ha llevado a la formación de estructuras espaciales especialmente complejas, donde en una superficie relativamente reducida conviven una gran variedad de usos de suelo, cuya ordenación supone un reto considerable para los planificadores territoriales. La superposición de administraciones, habitual en el ámbito metropolitano, introduce una dificultad que complica todavía más el proceso de ordenación. Pero la consolidación y progresiva ampliación del hecho metropolitano requiere las respuestas adecuadas y un tratamiento específico que recoja su gran complejidad, y que combine los principios básicos de eficiencia en el desarrollo de las actividades de desarrollo económico, de calidad de vida adecuada para sus habitantes, de calidad del diseño urbano y de preservación en lo posible de un medio natural sometido a una contundente acción humana.

La aglomeración urbana de Málaga, como centro regional de primer nivel se constituye en un elemento esencial de la organización del territorio de Andalucía, debido a las múltiples y complejas funciones que desempeña: concentración de actividad económica e innovación; nodos principales de transporte y comunicaciones; principal nodo funcional por la presencia de servicios públicos y privados muy especializados; centros decisionales; uno de los principales referentes para la integración exterior de Andalucía.

Pero la aglomeración urbana de Málaga es, también, un ámbito de concentración de problemas territoriales. Pese a ser uno de centros económicos principales de Andalucía, cuenta con una base productiva relativamente débil y escasamente integrada internamente y en el conjunto regional, lo que supone una debilidad clave para el territorio y el sistema productivo andaluz. Del mismo modo, el proceso de crecimiento urbano y los fenómenos de conurbación han dado lugar a un modelo urbano-territorial que no es el resultado de un proceso consciente y ordenado de desarrollo. Esto comporta importantes carencias y déficit en cuanto a su organización y funcionamiento, a la vez que ha puesto de manifiesto la inadecuación del actual ámbito administrativo de gestión municipal frente a los procesos metropolitanos.

De todo ello se deriva que en este ámbito se produzca una importante concentración a nivel regional de una serie de conflictos específicos que afectan a la organización territorial y a la calidad de vida, entre los que destacan: los problemas de marginalidad social, los déficits de equipamientos públicos, los problemas ambientales, los problemas de vivienda y suelo, los problemas de tráfico y transporte, etc. De proseguir

el desarrollo en la dirección y con la intensidad apuntada, se estaría abocado a la pérdida de una parte sustancial de las ventajas específicas, haciendo de su diversidad territorial un estrangulamiento y no una oportunidad, lo que significaría una disminución igualmente sustancial del atractivo a nivel europeo, una pérdida de competitividad y, con ello, una ralentización del crecimiento económico.

Pese a todo, la sociedad y la economía de Málaga han demostrado en el pasado su capacidad de cambio, y afrontan el futuro con un capital de capacidades nuevas, consolidado en la última etapa, que le permiten reconducir los modos de producción y consumo, especialmente en materia de territorio, hacia unas formas diferentes de desarrollo. Se trata de anticiparse y diseñar el futuro, en lugar de esperar las decisiones exteriores, conscientes de que ese futuro depende básicamente de acciones puestas en marcha en el presente.

Por tanto, el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga se concibe como un proyecto estratégico de construcción del territorio metropolitano mediante la definición de un nuevo escenario y la imbricación de sus distintos componentes: infraestructuras, naturalezas

y asentamientos. Por ello, el principio rector determina la necesidad de convertir la complejidad y fragmentación del entorno metropolitano en un recurso, anulando la actual carga peyorativa: variedad es ciudad, diversidad es territorio.

Para la consecución de este fin, es necesario dotar al territorio de la aglomeración de una estructura que sea coherente, anulando las disfuncionalidades que motivan que en la actualidad no exista un sistema metropolitano integrado, sino piezas desgajadas de carácter autista que van sucediéndose episódicamente en el territorio sin voluntad relacional.

En definitiva, el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga persigue el reconocimiento de la escala metropolitana mediante la conformación de un ámbito de calidad, funcional y atractivo, que sirva de referencia para asegurar un progreso y desarrollo económico y social equilibrado, así como consolidar la aglomeración como Centro Regional correspondiente al primer nivel del sistema de ciudades de Andalucía y configurada como área urbana de naturaleza metropolitana. Para ello deberá estar adecuadamente articulado, dando sustento a los crecientes flujos de movilidad propio de los grandes ámbitos urbanos, pero buscando

EL ÁMBTO DE LA AGLOMERACIÓN



fórmulas alternativas a la superposición y acumulación de infraestructuras, sobre todo viarias, que colapsan el territorio, lo fracturan y lo desvinculan de una escala humana. Igualmente el ámbito debe dotarse de elementos que lo legitimen y cualifiquen de cara a sus ciudadanos y visitantes, para lo que habrá que generar nuevos hitos territoriales, sobre todo en las zonas periféricas vacías actualmente de identidad, ya sea mediante la construcción ex profeso de elementos relevantes o la revalorización de los que permanecen ocultos y anulados pero que pueden desempeñar la función de ser referentes del nuevo escenario.

3. DIRECTRICES PARA LA ORDENACIÓN GENERAL

La planificación es una herramienta indispensable para la definición y ejecución de las políticas y los programas, tanto más necesaria en una sociedad que demanda señales de planificación rigurosa.

La ordenación de los recursos naturales y del territorio puede constituir una herramienta adecuada para integrar estas dos dimensiones fundamentales dentro de una estrategia de sostenibilidad, en tanto que marco para la concreción parcial de los objetivos, e instrumento para la coordinación de las actuaciones en un campo, como el del territorio y el urbanismo que, tiene un peso trascendental en cualquier política ambiental, económica y social.

La ordenación requiere de la previa disponibilidad de un marco estratégico con visión integral y a largo plazo que enmarque coherentemente la planificación y las iniciativas ambientales, territoriales y sectoriales. En el caso de Andalucía: el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía en vigor, desde su aprobación en diciembre de 2006.

En este marco general se acomete la redacción del presente Plan, instrumento de ordenación de ámbito subregional, para que se constituya en una herramienta eficaz para formular una política territorial sobre los procesos de urbanización que tenga en cuenta cuatro dimensiones básicas de orientación y control:

- En relación con las dinámicas de urbanización, que los procesos de urbanización contribuyan a reforzar un modelo territorial basado en la existencia de una matriz urbana, de un sistema de ciudades, equilibrado y coherente.
- En relación con las dinámicas de urbanización que repercuten en la pérdida de cohesión social, exigiendo altos niveles de calidad en la formalización de los espacios urbanizados, en cuanto marco físico de la vida cotidiana de todos los ciudadanos.
- En relación con la competitividad de las ciudades, porque éstas sólo pueden sostenerse en un marco urbanístico de sólidas bases infraestructurales y de ordenación física adecuada.
- En relación con la sostenibilidad de los procesos de urbanización, reconociendo que la base ecológica del territorio

debe ser considerada desde la perspectiva de su responsabilidad en el consumo global de recursos naturales (espacios rurales y naturales, agua, energía y materiales), así como en la creación de condiciones internas de habitabilidad y calidad ambiental.

3.1. CONDICIONES Y CONTENIDOS

La amplitud del ámbito geográfico y temático que ha de abarcar el documento, lo definen como un instrumento de carácter generalista al que corresponde establecer objetivos y criterios que deben concretarse y desarrollarse en los instrumentos de ordenación derivados o complementarios. Esta es, por otra parte, una constante en los instrumentos de ordenación de este nivel que se han aprobado hasta el presente en Andalucía, e incluso en el Estado.

En segundo lugar, conviene recordar una vez más que el Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional es un instrumento de ordenación del territorio, y no un documento estratégico de planificación económica y social, ni a nivel sectorial ni general. Ello no excluye entrar en ámbitos temáticos más amplios, ya que la Ley le obliga, a fin de alcanzar los objetivos que tiene fijados legalmente: establecer criterios de actuación en materias que tienen efectos directos sobre el territorio y los recursos.

Por último, en su condición de instrumento de planeamiento, y sin perjuicio del carácter intemporal de los principios y fines de la ordenación que se desean establecer, la concreción y acotamiento de las determinaciones ha de realizarse de una forma realista y temporalizada, limitada a aquellas que se tenga la voluntad política y la capacidad de gestión precisas para llevarlas a cabo en el plazo establecido como horizonte del plan.

El documento intenta evitar, por tanto, los temas y determinaciones que rebasan el ámbito competencial del instrumento, por tratarse de cuestiones que corresponden a otros campos de la actividad política, como la planificación económica o sectorial, o el planteamiento integral de la sostenibilidad, o por constituir materias que competen a otras normas legales. Ello no supone la dilución de las medidas en una cadena inacabable, sino la estructuración racional de un conjunto de ámbitos de decisión, que en la presente fase corresponde al establecimiento de principios de homogeneidad y el señalamiento de normas, directrices y recomendaciones sin los cuales, se continuaría aumentando la ineficiencia de los instrumentos de ordenación más detallado, y la incoherencia de las políticas sectoriales.

Pero el documento no se queda en su dimensión normativa pues tiene también por objeto constituir un instrumento de dinamización del territorio. Un instrumento de ordenación, para ser eficaz, ha de compensar las necesarias medidas restrictivas o limitativas, con medidas de carácter proactivo, que fomenten determinadas actuaciones, acciones o actitudes. Por la misma razón, un instrumento eficaz, aún en este nivel de ordenación, no puede limitarse a remitir sus actuaciones a instrumentos de desarrollo, sino que está obligado

a demostrar la viabilidad y corrección de sus determinaciones mediante la acción, a través de programas y proyectos de actuación que, en este nivel, tendrán un carácter excepcional y ejemplar, pero no por ello menos operativo.

En último lugar, desde la perspectiva mencionada de la búsqueda de un mayor grado de sostenibilidad para el desarrollo sostenible, entendido este desarrollo como un avance paulatino y sostenido durante un largo período de tiempo, el documento de ordenación que se proyecta en un período limitado de tiempo no puede modelizar en una forma pre-determinada, un proceso social complejo. Pero sí puede establecer estrategias de acción, objetivos y criterios que permitan avanzar desde la situación actual. El único modelo perfectamente determinado y cristalizado es el actual modelo de desarrollo, que no puede ni debe ser transformado repentinamente ni rápidamente, y que tiene que ser asumido como realidad de partida. Y ello, y en primer lugar, porque no se puede renunciar a algo que, con todas sus virtudes y defectos, conforma una realidad social y económicamente mejor que cualquier otra anterior que haya vivido Málaga; y en segundo lugar, porque solo partiendo de la realidad actual, del modelo actual, en todos los sentidos, es posible avanzar para ir mejorando lenta y decididamente, ese mismo modelo.

3.2. OBJETIVOS

Conforme a lo establecido en la Ley de Ordenación del Territorio, los planes subregionales tienen por objeto el establecimiento un marco de ordenación y actuación que permita un desarrollo más sostenible y equilibrado para el conjunto del territorio, en todos los aspectos de la realidad relacionados con éste y sus recursos.

Definir el mayor o menor grado de sostenibilidad de un territorio se vincula a la determinación de su capacidad de carga. La capacidad de carga constituye un concepto relativo, que en este caso tiene que ser aplicado en función de la especial riqueza de su medio natural y de la peculiaridad de la actividad económica dominante. La unión de ambas características, la estrecha dependencia de la actividad económica respecto del patrimonio natural, y la contundencia de los datos ambientales y sociales existentes, conducen inexorablemente a la evidencia de que la capacidad de carga del conjunto del territorio de la aglomeración urbana de Málaga se encuentra sobrepasada y que, por tanto, el marco de ordenación y actuación ha de ser, en primer lugar, un marco contenido, limitado en el consumo de los recursos naturales y del territorio, dirigido hacia la máxima eficiencia en la utilización de los mismos y, sobre todo, hacia su reutilización eficiente, del territorio y de las infraestructuras y las construcciones que ya están en uso sobre él.

El otro elemento definidor del marco es el equilibrio, la necesidad de establecer las condiciones territoriales que faciliten un reequilibrio dinámico y positivo entre las partes de este territorio, incluso un mayor equilibrio, una menor diferenciación entre los diversos sectores productivos. El objetivo es la diversificación económica, el incremento de la riqueza,

utilizando como potente y excelente motor a la actividad turística, también diversificada, ampliada en su capacidad de gasto y en su repercusión positiva sobre la economía local. Pero el objetivo final es el incremento de la calidad de vida de las personas que habitan la aglomeración de Málaga, entendida ésta como suma final de las condiciones ambientales, económicas y sociales que los rodean; el reequilibrio de la calidad de vida al margen la localidad en que se viva.

El elemento común a ambos elementos definitorios es la sostenibilidad, el cambio de actitudes y actuaciones, de los modos de producir y las maneras de consumir. El objetivo de mantener el medio natural coincide plenamente con el de hacer duradera la principal fuente de recursos económicos. La defensa de los valores ambientales, imprescindible para sostener el atractivo turístico de Málaga, puede convertirse también en reclamo precisamente para esa actividad.

Los criterios específicos para el desarrollo de estos objetivos son la definición de un marco territorial que permita mantener el desarrollo y contener el crecimiento respecto de la capacidad de carga ambiental, social y económica de la aglomeración; la preservación de sus recursos naturales, su restauración y rehabilitación; la conservación del patrimonio cultural y del paisaje como recursos imprescindibles en la definición de la identidad social y de una alta significación económica; el paulatino reequilibrio entre las diferentes áreas, desde la conservación de sus características diferenciales, mediante el incremento de la calidad de vida y el acceso a los servicios y equipamientos; la extensión y profundización en el principio del ahorro y uso eficiente de los recursos, mediante la reutilización y renovación del patrimonio usado, especialmente en materia de suelo y actividades económicas; la utilización del suelo de acuerdo con su aptitud natural, su productividad potencial y en congruencia con la función social de la propiedad; el mantenimiento de la actividad turística como motor económico, mediante su renovación, diversificación y cualificación, al tiempo que el aprovechamiento de su empuje para la potenciación y mejora de los restantes sectores económicos; el fomento del uso eficiente y la diversificación de las energías convencionales y extensión de las energías renovables; la disminución en la producción de todo tipo de residuos, y el incremento de su valorización y reutilización; el uso eficiente de las infraestructuras existentes, su adaptación y mejora, como alternativa sostenible a la creación de nuevas infraestructuras; la potenciación del transporte interterritorial y con el exterior, y especialmente los transportes colectivos menos contaminantes, reduciendo la presión del uso y las infraestructuras asociadas sobre el territorio.

Además de estas consideraciones de carácter general, a continuación se establecen los principios, objetivos y criterios que inspiran la ordenación y actuaciones en cada sector de actividad.

3.2.1. Territorio

Los ejes fundamentales sobre los que se estructura la propuesta son el equilibrio y la centralidad escalonada del sistema territorial y de ciudades, la conservación de los valores

del suelo rústico y, en las ciudades, el ahorro en el consumo de suelo y la reutilización del suelo consolidado, al tiempo que el incremento de la complejidad funcional y social de la ciudad y el aumento de la calidad del espacio urbano.

El modelo de ciudad compacta y diversificada debe ser preservado y defendido frente a tendencias contrarias que favorecen la segregación social y funcional, especialmente del espacio residencial (urbanizaciones residenciales suburbanas de primera y segunda residencia) y comercial (grandes superficies), así como a la generación de un espacio urbano continuo o conurbado en el que se eliminan los componentes rurales y naturales de mayor valor. Especial importancia tiene la defensa de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos que forman parte de la aglomeración. Las ciudades medias y pequeñas que se integran en éste ámbito metropolitano deben hacerlo desde la preservación de sus características y valores urbanos propios, evitando la indiscriminada formación de continuos urbanos que acaben con los modelos diversos de ciudad preexistente.

- *Equilibrio territorial.*

Para conseguir el equilibrio territorial es imprescindible un eficaz y eficiente liderazgo público en las políticas de suelo, ya sea a través del patrimonio público de suelo, de titularidad autonómica o municipal, ya sea a través de actuaciones concertadas con la iniciativa privada. Sólo con la base del decidido compromiso e intervención pública es posible imaginar una política de viviendas, de servicios, dotaciones y equipamientos real y efectiva, incluso de suelos para actividades productivas, que no obedezca en su localización a razones de oportunidad en la oferta de suelo, sino a una estrategia planificada y racional que atienda al bien común, como está consagrado por la Constitución Española y el Estatuto de Autonomía de Andalucía. Una estrategia que sustituya a la atención forzada a las necesidades surgidas o creadas, una estrategia que prevea y dirija, que se adelante a las necesidades y las construya, que potencie unos ámbitos programando actuaciones residenciales, de servicios y actividades, y atempere el crecimiento, a veces artificial o artificioso, de otros.

Así, en el Plan ha sido necesario definir líneas estratégicas básicas de equilibrio entre los diferentes niveles de ciudades. El equilibrio a alcanzar no es un fin en sí mismo, ni tiene por único objetivo consolidar un territorio mejor articulado, más eficiente, más competitivo, donde las diferentes actividades puedan desarrollarse con menor consumo de recursos y mejor posibilidad de acceso y canalizando hacia ámbitos menos congestionados actuaciones estratégicas que no pueden ser resultas en el frente litoral; el objetivo último es incrementar la calidad de vida, equilibrar la calidad de vida de todos los habitantes de la aglomeración urbana de Málaga, con independencia del lugar donde vivan.

- *El suelo rústico.*

El suelo rústico precisa de políticas de conservación y mejora de sus características naturales más efectivas, median-

te criterios de ordenación que impidan transformar formas tradicionales de poblamiento en simples ámbitos protourbanos sometidos a los procesos de urbanización y edificación propios del suelo urbano. De la misma forma, es necesario ser conscientes de que la cultura de respeto y cuidado al medio ambiente, y sobre todo su enraizamiento social, han evolucionado radicalmente en los últimos años. Por tanto, también la regulación de las áreas sometidas a restricción de usos y transformaciones debe ser hoy reajustada a los nuevos enfoques y requerimientos actuales. Y no sólo como mejor garantía de la protección, sino también para alcanzar dos objetivos que hoy parecen ser el centro de la demanda ciudadana en materia ambiental, a saber:

- La utilización positiva de los espacios naturales cuando es compatible con su conservación y restauración, con el requerimiento de que las actividades que se desarrollen en ellos estén dominadas por el concepto de la sostenibilidad.
- La incorporación de los elementos y espacios naturales a la ordenación integral del territorio y a través de ésta su aprehensión como espacios de la ciudad.

Por tanto, el objetivo es concebir estas áreas como un territorio que, aún siendo ciertamente excluido del proceso urbanizador, puede y debe cumplir funciones y actividades de relieve. Por último, la voluntad de seguir conservando los usos agropecuarios que han tenido históricamente una importante función en la actividad productiva de la aglomeración es otro de los criterios que inspiran la propuesta. El Plan incorporará así un concepto positivo del territorio no urbanizable, evitando y superando su tratamiento tradicional de suelo residual como mera negación del urbanizable o urbano.

Las orientaciones estratégicas de ordenación de estas áreas apuntan al objetivo de preservar y potenciar el carácter rural del área, es decir, el conjunto de aquellos elementos que permiten percibir claramente que se está en el campo y no en la ciudad, y que conforman la identidad misma del área rural del término. Entre estos figuran aspectos productivos, ambientales, paisajísticos, sociales, culturales, etc. Se intenta proteger no sólo un medio natural, sino también un modo histórico y particular de antropización del medio natural y un estilo de vida sustancialmente distinto al de la zona urbanizada. Esto no significa que exista una incongruencia o competencia insalvable entre el medio rural y el medio urbano. Por el contrario, las nuevas modalidades de uso y ocupación territorial van buscando y marcando las posibles complementariedades, cada vez mayores, asumiéndose finalmente que un abordaje interdisciplinario y sistémico de tales realidades permitirá un mejor aprovechamiento de las potencialidades y un mejor tratamiento de las restricciones.

A un proceso de creciente urbanización del medio rural le corresponde una creciente necesidad de presencia de lo rural y lo natural para el habitante urbano, reflejo de los cambios culturales que se vienen operando impulsados en muchos casos por movimientos ambientalistas y ecologistas. Por lo tanto, el espacio rural comienza a trascender sus propias

fronteras para constituirse en un asunto de lo urbano. El modo en que se resuelva esta interrelación entre lo urbano y lo rural repercutirá en la calidad de vida de la población y en el fortalecimiento de la imagen de la aglomeración.

- *Extensión, densidad y complejidad urbana.*

En el medio y corto plazo, sin embargo, el crecimiento urbano debe ser contenido por la misma razón repetida anteriormente para otros sectores de actividad: la sostenibilidad territorial exige un ahorro cuidadoso del recurso suelo, y una reutilización eficiente del suelo ya ocupado. La mayoría de los núcleos urbanos de la aglomeración mantienen aún numerosos ámbitos vacíos o semivacíos internos, mientras se siguen extendiendo al exterior, lo que comporta, además de un consumo innecesario de suelo, un consumo aún mayor de recursos económicos y materiales para proveer de infraestructuras y servicios que ya existen dentro de la ciudad. Frente a la mayor dificultad de gestión de los suelos internos, la reciente legislación urbanística ha arbitrado una serie de instrumentos aún poco utilizados y que precisan igualmente de actuaciones mediante patrimonios públicos de suelo e intervenciones ejemplarizantes fomentadas o protagonizadas, al menos parcialmente, por las administraciones públicas.

Ello obliga, y como establece el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, de un lado, a reorientar la posibilidad de extender la clasificación de suelo, y de otro lado, a promover el incremento de la densidad de uso del suelo urbano y urbanizable, aunque no de una forma homogénea, sino adecuándola, a través del planeamiento urbanístico, a las características morfológicas de cada municipio.

Así mismo, la complejidad, una cualidad consustancial con las viejas ciudades de la aglomeración, ha de ser recuperada por el planeamiento mediante la mezcla de funciones compatibles con la residencia, así como de las tipologías edificatorias. Ello no solo puede significar unas ciudades de mayor calidad, sino mejor integradas socialmente y más eficiente, al requerir un menor consumo de recursos en el transporte, y posibilitar la atención de las necesidades de los ciudadanos en mayor proximidad a sus residencias.

- *Vivienda.*

La política de vivienda ha de estar en íntima relación con la política de suelo público y servir como instrumento fundamental para el reequilibrio del sistema territorial y para lograr la complejidad social urbana. En este sentido, la ubicación estratégica de las actuaciones propuestas puede no solo contribuir a la integración social, sino fomentar el crecimiento de determinados ámbitos.

De otra parte, la política de vivienda puede constituir una adecuada herramienta económica, complementaria de otros segmentos de la actividad constructora, en especial el relacionado con la ejecución de infraestructuras, tan importante en este Plan.

3.2.2. Infraestructuras y transporte

Un sector como el transporte se define como esencial para la sostenibilidad del desarrollo, para aumentar la competitividad del sistema económico de la aglomeración urbana de Málaga, para la necesaria articulación con el resto de Europa y con el continente africano y, por supuesto, la integración territorial. Para ello se hace necesario aumentar sustancialmente la participación del transporte público, y de manera específica, de los modos ferroviarios, en los flujos de transporte de pasajeros y mercancías., a la vez que dar accesibilidad a las zonas de especial reserva para la localización de actividades y dotaciones.

La disminución de la presión de los vehículos sobre las infraestructuras solamente puede ser paliada con eficacia mediante la articulación de un sistema de transporte público, convenientemente conectado con las otras modalidades y sistemas, mediante intercambiadores. La eficiencia del sistema depende de una adecuada planificación. Pero también precisa de unas infraestructuras convenientemente adaptadas, previendo incluso la implantación de sistemas de plataforma exclusiva a lo largo de los principales ejes de comunicación, con independencia del sistema técnico concreto a adoptar. La compatibilidad con el transporte privado requiere de la creación, a nivel urbano, de una red de aparcamientos públicos estratégicamente dispuestos en los accesos a las ciudades y en relación con los intercambiadores. Igualmente se precisa una adecuada relación con un sistema peatonal y ciclista, que funcionen igualmente como modos de transporte alternativo, que permitan una mejor utilización del sistema viario rodado urbano.

- *Infraestructuras.*

Sin perjuicio de las competencias estatales en la materia y el deber de colaboración interadministrativa, el Plan plantea las actuaciones en materia de infraestructuras desde la óptica de sostenibilidad que presidió la redacción del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007 y el vigente Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2007-2013).

Los criterios del Plan Director vigente se basan en la planificación cuidadosa, en la infraestructura como un medio y no un fin, en la consideración básica de la variable ambiental y en el principio de la reutilización y mejora de las infraestructuras existentes como alternativa prioritaria a la creación de nuevas. A ello añade el Plan de Ordenación del Territorio el incremento de la accesibilidad, mediante la utilización de todos los medios disponibles, y la reducción de las necesidades de movilidad, así como el impulso a las infraestructuras de carácter ambiental, como necesidad más perentoria, y opción más sostenible frente a la creación de nuevas infraestructuras de amplio efecto territorial y ambiental. Se entienden como ambientales las infraestructuras de saneamiento, depuración y vertido, que aún presentan amplias carencias en la aglomeración; las redes de distribución de agua; las infraestructuras para recarga de acuíferos; las actuaciones de regeneración paisajística, o las que tengan por objeto la previsión de riesgos catastróficos.

- *Puertos y aeropuerto.*

El Puerto de Málaga es un elemento básico de la aglomeración. Los criterios de actuación pasan por promover el carácter polivalente del Puerto, con funciones integradas de carácter logístico, comercial, deportivo, turístico y pesquero, de forma que se puedan potenciar sus funciones económicas. Necesitado de suelo para el desarrollo de las actividades logísticas, es un objetivo plantear una Zona para el intercambio de mercancías asociada al mismo, como forma de aportar un espacio funcionalmente vinculado a la actividad del Puerto con posibilidades de servicios ferroviarios y con capacidad suficiente para generar un centro logístico que por su localización pueda disponer de una alta accesibilidad. De igual forma, es un objetivo integrar plenamente el Puerto de Málaga en el conjunto del sistema intermodal de transportes de Andalucía (conexiones viarias, ferroviarias, aeroportuarias, de telecomunicaciones), y la red logística.

El Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga apuesta por la prevalencia de la ampliación, de la rehabilitación y la mejora de los puertos existentes, Málaga y Benalmádena, sobre la creación de nuevos, exigiendo para éstos, junto con la justificación de que las necesidades planteadas no pueden ser resueltas mediante la ampliación de los puertos existentes, la mejor tecnología y el máximo cuidado ambiental en su diseño. En la reordenación del espacio portuario en su contacto con la ciudad, se pretende la potenciación de su integración urbana y su relación con otros medios de transporte urbano e interurbano, favoreciendo la creación de nuevas centralidades urbanas.

La presencia del aeropuerto requiere, además de las mejoras contempladas en su Plan Director –y en su posterior revisión de junio de 2006–, de una ordenación territorial que habilite la implantación de actividades productivas atraídas a su entorno, potenciando sus funciones económicas y logísticas, al tiempo que evite o disminuya la presencia de actividades residenciales. Por otra parte, y desde una concepción integrada del sistema de transportes, se apuesta por Integrar plenamente el aeropuerto en el sistema intermodal de transportes de Andalucía, mediante su conexión con la red viaria de alta capacidad y la red ferroviaria de alta velocidad, lo que permitirá potenciar las funciones del aeropuerto como nodo del sistema aeroportuario internacional.

- *Los modos ferroviarios.*

En la línea de las actuaciones ya emprendidas por la administración central y autonómica, el Plan apoya la potenciación de las conexiones ferroviarias con las grandes redes europeas del transporte de viajeros de Alta Velocidad; la intermodalidad de los servicios de altas prestaciones y de cercanías ferroviarias con el Aeropuerto Internacional “Pablo Picasso”; la mejora la intermodalidad del transporte de mercancías en modo ferroviario con el Puerto de Málaga, el Aeropuerto Internacional, los enclaves productivos y la zona logística propuesta, así como favorecer la complementariedad de la red ferroviaria y el resto de los modos de transporte, incrementando la participación del ferrocarril en el reparto modal

de del tráfico de pasajeros y mercancías, manteniendo y desarrollando los servicios de cercanías.

Respecto al otro modo ferroviario, la red de Metro, el objetivo es constituirlo en el elemento estructurante del sistema de transportes público de la aglomeración urbana de Málaga, y para ello conectar los ejes de mayor centralidad metropolitana: centro histórico de Málaga, universidad, centros administrativos, parque tecnológico, principales centros de transporte urbano y metropolitano, etc. De esta forma no sólo se conseguirá una mejora sustancial de la accesibilidad interior del núcleo principal de la aglomeración, sino que se podrá reducir la presión del vehículo privado en la zona central de la ciudad de Málaga y, por tanto, conseguir un ambiente urbano más agradable para el ciudadano, además de mejorar la calidad del aire y ahorrar energía.

- *Red viaria.*

La red viaria de la aglomeración urbana de Málaga aún presenta disfunciones, siendo las principales: la ausencia de jerarquía entre las vías que deben dar servicio a los desplazamientos de larga distancia, los de carácter metropolitano y los estrictamente urbanos; la escasez de conexiones entre dichas vías; y el carácter radial de la red existente que responde a una lógica territorial pasada, en el que todos los flujos se dirigen a o desde la ciudad central, lo que dificulta las relaciones entre los municipios de la corona. Por ello, el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga, propone un nuevo esquema de articulación, basado en la clarificación de la jerarquía de las distintas vías en función de su rol territorial y la construcción de nuevas infraestructuras que solucionen los principales déficit: vías para las conexiones transversales y nodos de articulación.

El objetivo fundamental para la red viaria es la mayor integración y articulación del territorio de la aglomeración de Málaga como espacio económico y social. La eficiencia del sistema exige, además de la aplicación de los principios generales de ahorro de suelo y reutilización y mejora de las infraestructuras existentes, la adecuación ambiental y paisajística, y la consideración expresa de las mismas como instrumento de potenciación del transporte colectivo, dentro de un sistema intermodal de transporte. El ahorro de recursos plantea igualmente la necesidad de utilizar los corredores viarios para la ubicación de infraestructuras lineales, como el transporte de agua, energía, telecomunicaciones u otras.

El actual modelo de la red viaria metropolitana, y por ende de la ciudad central, es un modelo radioconcéntrico, que responde a una lógica territorial pasada. Hoy, cuando los movimientos entre los municipios de la corona adquieren cada vez más importancia se hace necesario pasar de un modelo radioconcéntrico a otro de carácter más reticular, en el que se priorice la conexión entre los núcleos secundarios de la aglomeración. Esto es: idear la formación de mallas de continuidad para que cada una de las partes del mosaico pueda servir bien a todas las demás y ser accesibles desde cualquier otro punto y no sólo desde el punto central.

- *Telecomunicaciones*

El objeto del sistema de telecomunicaciones es idéntico al de las infraestructuras anteriores: facilitar la integración y articulación y, con especial énfasis, incrementar la competitividad del territorio de la aglomeración, y la accesibilidad equivalente de todos los habitantes a la información y el conocimiento, disminuyendo sus necesidades de movilidad. Pero, al igual que las restantes infraestructuras, estos objetivos no pueden cubrirse al margen de su necesaria adaptación ambiental, lo que exige, entre otras condiciones, el uso compartido de las instalaciones y su adecuada planificación, localización y diseño, a fin de que minimicen su presencia territorial y maximicen su integración paisajística, tanto en el ámbito urbano como el rural.

3.2.3. Actividad económica y territorio

Partiendo del principio del uso sostenible de los recursos naturales y culturales que contribuya a un desarrollo económico más duradero y justo de Málaga y su aglomeración, el Plan de Ordenación del Territorio plantea la necesidad de facilitar la diversificación de las actividades e incrementar la competitividad, aprovechando, de un lado, la situación estratégica del territorio en el Arco Mediterráneo y sus relaciones con Europa, y África y, del otro, el potente inductor que supone la actividad turística, especialmente si se logra aumentar y extender sus beneficios.

- *Turismo.*

En esta materia el principal objetivo es inducir cambios en los modos de producción y gestión de la oferta turística, de forma que esta no se centre en el aumento indiscriminado del número de turistas, sino en la cualificación selectiva de la demanda mediante la puesta en valor de un territorio atractivo y equilibrado, capaz de generar por sí solo una oferta que posibilite un mayor consumo de tiempo turístico, que permita diversificar los productos, cubrir nuevos segmentos de demanda e incrementar el gasto de los visitantes. Por ello, se considera que toda decisión de implantación con destino a usos turísticos requiera ser establecida y fundamentada técnicamente en la capacidad de carga turística de cada municipio, entendida ésta como el conjunto de factores que permiten el uso turístico sin un declive inaceptable de la experiencia obtenida por los visitantes, una excesiva presión sobre los recursos turísticos del municipio, una alteración ecológica, territorial y paisajística insostenible, ni una afectación excesiva sobre la sociedad residente, y disponiendo de los equipamientos, servicios e infraestructuras generales precisos para el desarrollo de la actividad y que la población demande.

Con estas premisas, el Plan hace suyo los objetivos generales del Programa de Recalificación Turística de la Costa del Sol Occidental (Programa Qualifica) de aumento de la calidad y la competitividad del destino turístico, mediante el diseño de estrategias basadas en la rehabilitación del patrimonio y el espacio turístico, con parámetros de sostenibilidad y rentabilidad económica.

Compartir este objetivo supone asumir un principio de contención para la localización de nuevas ofertas turísticas, seleccionando los desarrollos que mayores beneficios, medidos en términos de renta, empleo y sostenibilidad generen, al tiempo que realice una clara apuesta por la renovación de los espacios turísticos obsoletos y desfasados. No se trata, por tanto, de proponer un escenario de crecimiento cero, sino de alcanzar un escenario de desarrollo turístico sostenible, podríamos denominarlo de crecimiento estratégico, entendido como un compromiso entre un crecimiento proporcionado del sector turístico en congruencia con la preservación de los equilibrios básicos del sistema ambiental y territorial en el que se asienta, de forma que el desarrollo del turismo, conjuntamente con el resto de necesidades urbanas de consumo del territorio no desborde su capacidad de carga.

- *Industria y servicios.*

La ordenación del espacio productivo constituye una prioridad, a la vista de la dispersión, obsolescencia e ineficiencia de buena parte del existente. El incremento de la competitividad en el sector productivo y de servicios exige la habilitación de nuevos espacios de carácter estratégico con localización adecuada respecto de los ejes de transporte, la recuperación de muchos de los espacios existentes, la adecuación infraestructural y la consecución de economías de escala que permitan compartir infraestructuras tecnológicas complejas. Concentración, eficiencia y puesta en mercado y utilización de suelo convenientemente urbanizado, serían los tres ejes sobre los que articular los objetivos de la propuesta.

El sector de los servicios es el llamado a servir de apoyo a una diversificación de la economía de Málaga, aprovechando eficazmente la situación geográfica y el alto grado de formación de que se dispone. La actividad industrial puede aumentar su competitividad y valor añadido aportado, mediante la potenciación de ramas de actividad que permanecen latentes o que pueden ser reinterpretadas de acuerdo a los nuevos requerimientos de la demanda. Finalmente la actividad extractiva debe ser entendida como una fuente generadora de ingresos y riqueza, pero simultáneamente, es también el origen de parte de los graves impactos ambientales presentes en el ámbito.

Los equipamientos, junto a la vivienda, los servicios, los espacios productivos y las infraestructuras, constituyen uno de los ejes básicos para alcanzar un mejor nivel de equilibrio en el sistema territorial. La potencia de determinados equipamientos de amplia afectación territorial requiere que el planeamiento territorial contemple los ámbitos más idóneos para su ubicación, evitando implantaciones inadecuadas por razón del interés de un determinado agente.

- *Construcción.*

La notable presencia de este sector en la economía de la aglomeración urbana de Málaga aconseja, de un lado, propiciar su adaptación al previsible cambio de la estructura de la demanda, básicamente hacia la producción de viviendas, la rehabilitación edificatoria y la regeneración urbana, lo que exigirá un esfuerzo de colaboración entre las instancias pri-

vada y pública. Los elementos que conforman los sistemas infraestructurales propuestos para la consecución de los objetivos del Plan, suponen igualmente un nicho de oportunidad para este sector.

- *Actividades agrarias.*

La producción de bienes y el mantenimiento de valores sociales, culturales, ecológicos y paisajísticos, constituyen las dos dimensiones de la actividad agraria. Una y otra se pretenden ordenar desde el presente Plan, especialmente en relación con la ordenación del territorio en general y del suelo rústico en particular.

Es evidente que el sector agrario requiere cada vez menos población ocupada, de manera que difícilmente podrá considerarse como el único sector motor del deseable relanzamiento económico del mundo rural. A pesar de ello, tiene y continuará teniendo un peso específico muy importante y será conveniente introducir medidas destinadas a su modernización, siempre con el objeto básico de aumentar el Valor Añadido generado por las actividades agrarias y agroalimentarias localizadas en el propio espacio rural. Por otra parte, los suelos de producción agropecuaria son un importante recurso espacial y productivo que, por falta de renovación al no adecuarse a las nuevas necesidades y demandas del mercado y del empresariado, han derivado en un mero soporte físico para el aprovechamiento del sistema urbano.

Por tanto, cultural, racional, económica, paisajística y territorialmente, así como por motivos de interés público general, es preciso mantener el uso agropecuario, incluso potenciarlo con medidas estructurales, de todos aquellos suelos rústicos del ámbito cuya ocupación no sea estrictamente necesaria para el desenvolvimiento normal del sistema urbano y metropolitano.

Mientras no se perfile una alternativa global y optimizadora del recurso suelo del espacio productivo, conviene establecer cautelas acerca de cualquier transformación masiva que resulte irreversible.

Otra línea de actuación de enorme relevancia será la introducción de actividades de transformación industrial que aumenten el valor añadido generado en las áreas rurales, con el objeto de poder llegar a crear un complejo agroalimentario potente, entendiendo por tal el conjunto de actividades ligadas a la producción, transformación y distribución de productos agrarios destinados genéricamente a la alimentación. Incluye, por consiguiente el sector primario, la industria agroalimentaria y la comercialización y distribución. Para la optimización de su funcionamiento el complejo ha de quedar eficazmente conectado con las áreas industriales y/o urbanas donde se desarrollan las actividades industriales y terciarias que le sirven de soporte (maquinaria, fertilizante, productos fitosanitarios, biotecnología, etc). Las dos acciones territoriales vinculadas con la activación de esta estrategia de desarrollo económico son, por un lado, la producción de suelo urbanizado industrial en adecuadas condiciones para la implantación de estas actividades, y de otro la mejoras infraestructurales.

3.2.4. Patrimonio cultural y paisaje

Patrimonio y paisaje constituyen dos dimensiones fundamentales de la identidad de Málaga, y ambas están sometidas a una similar y excesiva presión. En el caso del acervo cultural, tangible e intangible, la presión se ejerce a través de unos medios de comunicación masivos, frente a los que resulta difícil la supervivencia de formas de expresión culturales vinculadas las más de las veces con modos de vida y producción desaparecidos o en declive. En cuanto al paisaje, la presión física de la edificación y las infraestructuras actúa sobre un elemento natural o antropizado, pero cuya importancia como elemento de identidad social y cultural supera, probablemente, a su dimensión como recurso natural y económico, al constituir igualmente el soporte visual de la actividad turística.

Los objetivos en relación con el patrimonio cultural deben tener por objeto la coordinación de las políticas de ordenación, gestión, y el impulso a las mismas, centrando las determinaciones, sobre todo en la conservación y puesta en uso social del patrimonio, especialmente arqueológico y etnográfico. En relación a los centros históricos, en tanto que partes fundamentales de las ciudades de la aglomeración, que precisan la recuperación de su antigua complejidad, de sus funciones residencial y económica, al tiempo que conservar su riqueza urbanística y arquitectónica, propiciar que la eventual introducción de nuevas arquitecturas no se haga desde la copia de modelos del pasado, sino con arquitectura contemporánea de calidad, respetuosa con su entorno.

Es también un objetivo reconocer el derecho de los ciudadanos de la aglomeración urbana de Málaga a disfrutar del paisaje heredado, así como de unos niveles de calidad paisajística adecuados en los espacios donde desarrollan sus actividades personales, profesionales y sociales.

Por tanto, para la protección del paisaje, el objetivo es delimitar y definir actuaciones de protección, regeneración o recuperación paisajística. De modo especial es necesario incidir en el establecimiento de medidas que garanticen que las actividades mineras se desarrollen en las condiciones precisas que resulten necesarias para la protección del medio ambiente. De la misma forma, se debe prestar especial atención a las periferias urbanas, a fin de evitar la degradación de las orlas periurbanas de los núcleos de población.

La adaptación paisajística de las infraestructuras es, igualmente, un objetivo, fijando criterios tanto para las nuevas actuaciones como para la adaptación de infraestructuras ya existentes y que estén afectando negativamente al paisaje rural o urbano.

3.2.5. Energía y residuos

El objetivo es garantizar la seguridad del abastecimiento energético, la diversificación de las fuentes convencionales de energía mediante el gas natural, el ahorro y el uso cada vez más eficiente de la misma y, obviamente, la apuesta decidida por la amplia gama de las energías renovables, limpias, pero en especial la eólica y la solar, también como fuentes diversificación económica.

La planificación de los residuos cuenta con una amplia gama normativa y de instrumentos, justificada en la especial problemática que provoca la fragmentación del territorio, al impedir economías de escala y obligar a multiplicar las instalaciones, en un contexto de fuerte aumento de la cantidad de residuos consustancial con las llamadas sociedades de consumo. Cambiar estas pautas de comportamiento constituye uno de los objetivos centrales de las políticas de sostenibilidad. A través de la planificación sectorial y del planeamiento general, se pretende propiciar la reducción de la producción de residuos y su adecuada gestión, a fin de alcanzar los máximos niveles posibles de reutilización y valorización.

3.2.6. Recursos naturales

- *Agua.*

En el marco de la Directiva Europea, el objetivo en lo referente a la ordenación de los recursos hídricos se basa en la reducción del consumo mediante prácticas y tecnologías adecuadas, y en el incremento de la cantidad y calidad de las aguas reutilizadas, con el objeto de permitir, no solo la disminución del gasto energético que comporta su producción a partir de la desalación, sino la paulatina consecución del equilibrio en el aprovechamiento de los recursos que permita, a largo plazo, la recuperación de los acuíferos y, en el corto plazo, el mantenimiento de nacientes y corrientes naturales, en especial por sus efectos ecológicos y paisajísticos. El segundo problema que constituye un objetivo del Plan es el de disminuir las cuantiosas pérdidas que incrementan el coste del recurso, mediante la adecuación de la gestión y las infraestructuras. El tercer apartado lo constituye el de la recogida, depuración y reutilización o vertido de las aguas residuales, como exigencia ambiental y, de nuevo, disminución de las necesidades de nuevos consumos. Los riesgos catastróficos cíclicamente vividos por la inadecuada edificación, urbanización y ejecución de infraestructuras, pueden ser en parte prevenidos con el cumplimiento intenso de las obligaciones legales de deslindar los cauces públicos.

- *Recursos forestales.*

La difícil rentabilidad de las explotaciones forestales, no puede hacer olvidar los beneficios de la repoblación forestal, y de la revegetación, para el mantenimiento de los suelos, evitando los intensos procesos de erosión, para detener la lluvia horizontal y propiciar la recarga del acuífero, para mejorar el paisaje, suavizar las temperaturas y para crear continuos arbolados que incrementen la riqueza natural de la aglomeración y su disfrute por los ciudadanos. Si ello es así, no debe descartarse en absoluto la posibilidad de que la extensión de estas prácticas desde las cumbres a determinados ámbitos de las medianías, puedan significar a largo plazo, mediante la forestación con determinadas especies, un limitado recurso, una limitada riqueza que sumar a la enorme riqueza del suelo, el agua, el paisaje y la calidad de vida.

- *Calidad del aire.*

La calidad del aire es un objetivo a tratar desde la triple vertiente de la contaminación atmosférica, lumínica y acústica.

La disminución de emisiones contaminantes, en especial de gases con efecto invernadero, es necesario abordarla desde los criterios y objetivos establecidos en la Directiva europea de 1996 y el Protocolo de Kyoto de 1997. El control de la contaminación lumínica persigue, además del ahorro del consumo energético, el establecimiento de unas condiciones adecuadas para la observación astronómica y la protección de la vida silvestre. El nivel de ruidos se ha convertido en un indicador esencial de la calidad de vida urbana que requiere un tratamiento homogéneo, y que debe ser objeto, al igual que con la contaminación atmosférica y lumínica, de materialización posterior por el planeamiento municipal o por ordenanzas municipales.

4. EL MODELO TERRITORIAL ADOPTADO

Todo plan territorial contiene, explícito o implícito, un modelo territorial. Un *modelo territorial* que no es sino la expresión sintética –literaria o gráfica– de las propuestas y aspiraciones que se tienen para un ámbito espacial determinado; existen fórmulas y convencionalismos que permiten comunicarlo o compartirlo sin que lo conviertan en un compromiso inflexible o un impedimento para la gestión del propio plan. El Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga comunica explícitamente el *modelo territorial* al que aspira.

El Modelo se concibe como síntesis de las determinaciones del Plan en forma de imagen final pretendida y no como una determinación vinculante más. No obstante, esto no impide que tenga una vertiente finalista y otra estratégica. En efecto, tendrá cierto carácter finalista sobre elementos territoriales fundamentales, apoyado en actuaciones concretas, por cuanto que definen la imagen que presentaría el territorio metropolitano cuando se apliquen las determinaciones del Plan. A este respecto, son especialmente importantes las que giran en torno a los sistemas de cohesión territorial, pues en su mayor parte no pueden abordarse por otra administración que la autonómica ni en otro marco de planificación más apropiado que el Plan de Ordenación del Territorio. Por otro lado, el Modelo tiene también carácter estratégico sobre otros componentes territoriales al servir de marco de referencia para los planes sectoriales y municipales.

Esta bipolaridad en los efectos del Modelo conlleva igualmente consecuencias duales. Así, puede calificarse de rígido en las materias de su exclusiva competencia, en tanto que se caracteriza por la flexibilidad en los aspectos que deberán ser desarrollados. En consecuencia, el Plan define pormenorizadamente la ordenación de los aspectos que son propios de la escala de toda la aglomeración, pero a la vez establece un marco de referencia que permite la intervención coherente de otras políticas planificadoras, de carácter sectorial o derivado en cuanto a los fines o zonas en relación con el ámbito espacial que abarca.

En sus atribuciones, el Plan de Ordenación del Territorio asume buena parte de la responsabilidad planificadora del ámbito de la aglomeración, precisando actuaciones de fuerte incidencia (nuevas infraestructuras, etc.), regulando las

relaciones de la sociedad con ciertos espacios (de valor ecológico, paisajístico, productivo; espacios libres, etc.), proponiendo suelos para la ubicación de determinados usos (viviendas, actividades económicas, equipamientos, servicios, etc.), que vinculan a los organismos competentes en cada materia, sirviendo de referente para la coordinación de las intervenciones sectoriales sobre el territorio metropolitano.

De ahí la necesidad de definir el marco de referencia, que se sintetiza en el modelo territorial. Pero también por el hecho de que la ausencia de éste, conlleva la fragmentación espacial y funcional de las iniciativas públicas, así como la marginalidad continuada de ciertas áreas desfavorecidas tradicionalmente. Es por ello, que en el marco de actuación definido por el Plan de Ordenación del Territorio, con el modelo territorial propuesto y con los objetivos básicos a alcanzar se trata de evitar esta situación, que daría lugar a la insostenibilidad y al despilfarro de los recursos públicos y privados.

El Modelo Territorial adoptado por el presente Plan se constituye en el referente básico de los objetivos de la política territorial en el ámbito de la aglomeración urbana de Málaga, ofreciendo un esquema de la organización de este ámbito que responde a los objetivos y necesidades propios del mismo y a su adecuada integración en los objetivos territoriales para Andalucía, estableciendo la estructura territorial de la aglomeración urbana de Málaga, integrada y sostenible, cuyos objetivos generales son:

- a. Asegurar la integración territorial de la aglomeración urbana en el sistema de ciudades de Andalucía y contribuir a la cohesión territorial y social del ámbito.
- b. Garantizar la coordinación de los contenidos del Plan con las determinaciones establecidas en los Planes de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental y de la Costa del Sol Oriental-Axarquía.
- c. Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.
- d. Reforzar la articulación interna de la aglomeración y la intermodalidad de los servicios de transporte, potenciando el transporte público en coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.
- e. Identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas de rango metropolitano.
- f. Establecer criterios que permitan dimensionar los crecimientos de las viviendas, equipamientos y dotaciones en coherencia con las necesidades previstas para el conjunto de la aglomeración urbana.
- g. Establecer una red de espacios libres de uso público con el carácter de zonas verdes metropolitanas integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el conjunto del sistema de articulación.

- h. Atender las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, así como los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos.

El Modelo Territorial de la aglomeración urbana de Málaga, en desarrollo del artículo 11 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, se conforma por las determinaciones que se establecen en el Plan tanto para el sistema de articulación territorial, como para las zonas de ordenación y compatibilización de usos y mejora del paisaje, los recursos naturales y el patrimonio histórico y cultural, y para la preservación de los riesgos; forman parte del modelo las determinaciones respecto a las redes básicas de infraestructuras y servicios básicos.

5. EL SISTEMA DE ARTICULACIÓN DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA

El sistema de articulación territorial de la aglomeración urbana de Málaga se compone por el sistema de asentamientos de la aglomeración y por los sistemas de cohesión territorial, integrados a su vez por el sistema de comunicaciones y transportes, el sistema de espacios libres y los equipamientos de carácter metropolitano.

5.1. EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA

El presente Plan define el sistema de asentamientos como el compuesto por los suelos clasificados por los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los distintos municipios que conforman la aglomeración como urbanos y urbanizables ordenados, así como por, de un lado, los nuevos suelos clasificados como urbanos y urbanizables ordenados por las innovaciones de los instrumentos de planeamiento urbanístico general que se realicen de conformidad con las previsiones del presente Plan. Integrarán así mismo el sistema de asentamientos las distintas Áreas de Oportunidad de carácter metropolitano que este Plan propone, una vez se produzca su incorporación al proceso urbanístico. Por tanto, se trata de una definición dinámica, no de una foto fija. El suelo perteneciente al sistema de asentamientos puede ser distinto en cada momento, pero deberá evolucionar conforme a las previsiones territoriales y temporales del Plan, es decir, de forma acompañada a las dinámicas territoriales y a las inversiones públicas y privadas que aseguren su buen funcionamiento y su articulación con el resto de elementos que componen el Modelo Territorial.

5.1.1. Las áreas de oportunidad de la aglomeración

La aglomeración urbana de Málaga presenta importantes desequilibrios como consecuencia de la concentración de población y actividades productivas y turísticas en la franja litoral. Esta circunstancia que responde a una variada tipología de factores, (herencia histórica, factores culturales, tendencias económicas) no ha sido, sin embargo, objeto de ningún tipo de medida que intentara paliarla, tal vez porque en décadas pasadas las prioridades eran garantizar el esta-

blecimiento de iniciativas económicas con una visión a corto plazo, y porque los niveles de saturación no eran tan insostenibles como en el presente.

El Plan se plantea una nueva estrategia locacional basada en promover nuevos lugares en los que formalizar una nueva topología territorial que integre el sistema de asentamientos preexistente, y que incorpore al escenario metropolitano espacios de interior que garanticen la reducción de la presión insostenible a la que se ve sometida la línea de costa. Se trata de proyectos de gran escala o escala intermedia, que buscan reeconomizar el espacio de la aglomeración urbana de Málaga mediante actuaciones lideradas preferentemente desde lo público, que contribuyan a la recualificación territorial y a la mejora de la organización y estructuración interna del ámbito de la aglomeración urbana de Málaga.

Las delimitaciones propuestas por el Plan tienen carácter indicativo y cautelar hasta que el planeamiento urbanístico general o el Proyecto de Actuación delimiten con precisión el suelo afectado que definitivamente corresponda a cada Área. Ambos instrumentos, justificadamente y con el objeto de mejorar su ordenación e integración en la ordenación general que se establezca para el municipio, podrán ajustar pormenorizadamente la delimitación propuesta, siempre que no se trate de modificaciones sustanciales ni se imposibilite la consecución de los objetivos para cada una de ellas.

Se propone a este respecto el desarrollo de las siguientes Áreas de Oportunidad de carácter productivo, residencial y turístico:

A. Las Áreas de Oportunidad de contenido productivo:

Las coronas metropolitanas son receptoras de industria procedentes tanto de procesos de relocalización como de nuevas implantaciones de empresas que buscan las ventajas metropolitanas. Al margen de las industrias más antiguas que mantienen localizaciones centrales o de procesos espontáneos que buscan la adyacencia no planificada con determinadas vías de comunicación, el proceso de territorialización de la industria en las coronas metropolitanas suele estar asociado a espacios calificados y urbanizados para este uso específico. Hasta fechas recientes se trataba de industria convencional, sin una presencia especialmente relevante de sectores de tecnología avanzada. Sin embargo, el poder de atracción de los espacios metropolitanos ha alcanzado también a las empresas innovadoras especializadas en tecnologías avanzadas. Su importancia es más cualitativa que cuantitativa, pero han conformado algunas áreas de innovación tecnológica insertas en el nuevo paisaje metropolitano. Al tiempo se está generalizando, sobre todo en los territorios más dinámicos, la materialización de productos híbridos terciarios-industriales denominados parques empresariales o parques industriales caracterizados, fundamentalmente, por una notable diversificación de las actividades productivas enclavadas.

Lo que realmente significa es que se ha producido una poderosa transformación en la noción misma de espacio pro-

ductivo, o de actividad económica en general, impulsado por cambios en la naturaleza misma –tecnológica y organizativa– de muchas funciones industriales en el desarrollo y diversificación de los servicios y en la atenuación –cada vez más elocuente– de la frontera entre lo industrial y lo terciario, todo ello complementado con radicales transformaciones en materia de infraestructuras de comunicación y tecnología del transporte y telecomunicaciones. Las consecuencias funcionales de estas transformaciones han sido realmente revolucionarias, entre otros aspectos, en lo que se refiere a los cambios en la demanda de espacio. Unos cambios que han afectado a lo viejos requerimientos locacionales, tanto de la industria como de los servicios, pero también a las propias exigencias, en cuanto a la caracterización y configuración del propio espacio físico, de las empresas o plantas productivas.

Por último, dentro del acervo de las actividades productivas que buscan de manera recurrente su implantación en espacios metropolitanos, no se puede obviar un campo de actividad de enorme repercusión en los últimos tiempos; se trata del sector logístico. La logística se ha convertido en una pieza clave para la competitividad de las empresas y de los territorios. Las tendencias actuales del sector logístico se caracterizan por la búsqueda de la “intermodalidad” y en el aumento del tamaño crítico de las empresas. La circulación de mercancías en el espacio transnacional se organiza en torno a aquellos espacios que, por su densidad, accesibilidad, infraestructura, instalaciones y servicios, responden a las necesidades del sector logístico. La respuesta a estas demandas son las Plataformas Logísticas, equipamientos de carácter colectivo que ponen en el mercado una oferta específica de instalaciones especializadas para albergar actividades logísticas. La disponibilidad de unas dotaciones logísticas modernas y adecuadas es un factor de desarrollo importante, máxime en un escenario como la aglomeración urbana de Málaga, donde el Puerto y el Aeropuerto pueden desarrollar actividades vinculada con el transporte y contenerización de mercancías, constituyéndose en un “nodo primario” al ofrecer enlaces de transporte intercontinental.

La propuesta planteada en el Plan para la aglomeración urbana de Málaga es coherente con estas dinámicas tendenciales y tiene por objeto dar respuesta a los nuevos requerimientos espaciales y funcionales de los asentamientos productivos. Se proponen al respecto diez Áreas de Oportunidad de contenido productivo, que suman una superficie total aproximada de 1.905 hectáreas, y tienen por objeto la implantación de actividades empresariales, preferentemente tecnológicas, logísticas, y terciario avanzado; y aquellas iniciativas públicas o privadas vinculadas con los centros de investigación, formación, laboratorios, transferencia de la innovación, etc.

Se proponen las siguientes actuaciones por su singularidad, contenido estratégico y capacidad catalizadora de proceso, sinergias y de redes productivas complementarias, y cuya justificación, objetivos y criterios de actuación se contienen en las fichas particularizadas que acompañan a la Normativa del Plan:

ÁREAS DE OPORTUNIDAD DE LA AGLOMERACIÓN



A. DE CONTENIDO PRODUCTIVO

- A.1. AMPLIACIÓN DEL PARQUE TECNOLÓGICO DE ANDALUCÍA
- A.2. ZONA PRODUCTIVA, LOGÍSTICA Y DOTACIONAL
- A.3. ZONA PRODUCTIVA ASOCIADA AL AEROPUERTO DE MÁLAGA
- A.4. PARQUE DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS ASOCIADAS PREFERENTEMENTE A LA PRODUCCIÓN Y TRANSFORMACIÓN AGROALIMENTARIA
- A.5. PARQUE DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES DEL INTERIOR DE LA AGLOMERACIÓN
- A.6. PARQUE PARA ACTIVIDADES TERCIARIAS Y EMPRESARIALES DE INTERRELACIÓN CON LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL
- A.7. PARQUE DE LA CONSTRUCCIÓN DE ZALEA
- A.8. PARQUE DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES DEL RINCÓN DE LA VICTORIA
- A.9. PARQUE DE LA PIEDRA
- A.10. COMPLEJO INDUSTRIAL CÁRNICO DE LA CAPELLANÍA

B. DE CONTENIDO RESIDENCIAL

- B.1. SOLIVA NORTE - LAGAR DE OLIVEROS
- B.2. VEGA DEL GUADALHORCE - CAMPANILLAS
- B.3. VEGA DEL GUADALHORCE - ALHAURÍN DE LA TORRE
- B.4. NUEVA ALJAIMA
- B.5. CUESTA DEL RÍO
- B.6. MIRALMONTE-SIERRA GORDA
- B.7. ESTACIÓN DE CÁRTAMA

C. DE DINAMIZACIÓN TURÍSTICA DEL INTERIOR DE LA AGLOMERACIÓN

- C.1. TOTALÁN
- C.2. ALMOGÍA
- C.3. CASABERMEJA
- C.4. ÁLOPA
- C.5. BENAGALBÓN (RINCÓN DE LA VICTORIA)
- C.6. PEREJILAS (COÍN)

- A-1. Ampliación del Parque Tecnológico de Andalucía. Málaga: 140 hectáreas
- A-2. Zona productiva, logística y dotacional (A-2), en Málaga y Cártama: 200 hectáreas
- A-3. Zona productiva asociada al Aeropuerto. Alhaurín de la Torre: 380 hectáreas
- A-4. Parque de actividades económicas asociadas, preferentemente, a la producción y transformación agroalimentaria. Cártama: 175 hectáreas
- A-5. Parque de actividades empresariales del interior de la aglomeración. Casabermeja: 340 hectáreas
- A-6. Parque para actividades terciarias y empresariales de interrelación con la Costa del Sol Occidental. Coín y Alhaurín el Grande: 190 hectáreas
- A-7. Parque de la construcción de Zalea. Pizarra: 250 hectáreas
- A-8. Parque de actividades empresariales de Rincón de la Victoria. Rincón de la Victoria: 60 hectáreas.
- A-9. Parque de la Piedra. Coín: 120 hectáreas
- A-10. Complejo Industrial Cárnico La Capellanía. Cártama: 50 hectáreas

B. Las Áreas de Oportunidad de contenido residencial.

El esquema de ordenación propuesto para la aglomeración urbana de Málaga identifica siete ámbitos donde desarrollar una oferta residencial cualificada y singular, dotada de máxima accesibilidad, proximidad a nuevos centros de producción y a nuevos lugares centrales y dotacionales y vinculados paisajística y escenográficamente a las piezas más relevantes del sistema de espacios libres propuesto, y que deben permitir la construcción de una ciudad contemporánea abierta y flexible, en el sentido de ser capaz de asumir procesos cambiantes; una ciudad que pueda asimilar diversidad de tipologías para satisfacer las nuevas formas de habitación residencial. El modelo que se propugna debe proponer tipos edificatorios variados que se relacionen con modos de habitar diferentes, generando una variedad de escalas y apropiaciones. Esta variedad permite ampliar y diversificar la oferta, captando a diferentes segmentos y superando las dificultades que generan las ocupaciones socialmente segregativas, monotemáticas o estacionarias. La imagen de la oferta habitacional debe ser auténtica y contemporánea, consecuente con las características generales de un modelo que apuesta por un nuevo modo de vida en el siglo XXI, pero inspirado en la sostenibilidad, en las lógicas de ocupación y en los valores paisajísticos.

La ordenación deberá favorecer la riqueza y cualificación dotacional, la textura de usos, y de la diversidad morfotológica, así como garantizar la resolución de las infraestructuras necesarias para eliminar los efectos de la contaminación sobre las aguas, el suelo y la atmósfera, favoreciendo la utilización de energías renovables, e incidiendo en la pea-

tonalización e intermodalidad del transporte. Igualmente, el Plan propugna que adquieran un especial protagonismo en la ordenación la incorporación de preexistencias naturales (vaguadas, cerros, arroyos, formaciones arbóreas, etc.).

Se proponen *siete Áreas de carácter residencial*, destinadas a satisfacer la demanda supramunicipal de viviendas y en las que el destino preferente es la construcción de vivienda sometidas a algún régimen de protección pública. *La superficie total de todas ellas asciende a 635 hectáreas*, aproximadamente. Son las siguientes, y su justificación, objetivos y criterios de actuación se contienen en las fichas pormenorizadas que acompañan a la Normativa del Plan:

- B-1. Soliva Norte-Lagar de Oliveros. Málaga: 180 hectáreas
- B-2. Vega del Guadalhorce-Campanillas. Málaga: 125 hectáreas
- B-3. Vega del Guadalhorce-Alhaurín de la Torre. Alhaurín de la Torre: 80 hectáreas
- B-4. Nueva Aljaima. Cártama: 90 hectáreas
- B-5. Cuesta del Río. Álora: 20 hectáreas
- B-6. Miralmonste-Sierra Gorda. Coín: 90 hectáreas
- B-7. Estación de Cártama. Cártama: 50 hectáreas.

C. Las Áreas de Oportunidad turística del interior de la aglomeración.

La base económica de la aglomeración urbana de Málaga, y de la región, depende en gran medida del turismo. La actividad turística es fuente de riqueza por los ingresos que los visitantes y turistas destinan a alojamientos, manutención y desplazamiento, a los que se une, con efecto multiplicador, la parte del presupuesto que se dedica a desarrollar otras actividades en el destino (compras, espectáculos, ocio...). Las empresas turísticas demandan a su vez inputs, materiales o inmateriales, lo que distribuye el efecto positivo de este sector hacia otras ramas de actividad.

El turismo debe ser considerado como un fenómeno complejo tanto con relación a la oferta, como a la demanda. La aglomeración urbana de Málaga cuenta con potencial para articular una oferta de basada o apoyada en los tres espacios turísticos (sol y playa, rural y urbano). Sin embargo, la atención y el protagonismo se ha focalizado en el frente litoral, en la fórmula sol y playa, desaprovechando las oportunidades vinculadas a los restantes segmentos que permanecen latentes. Si bien es cierto que el turismo de sol y playa, necesariamente vinculado a la franja costera, continúa siendo la tipología predominante, es también la más amenazada y sensible por la sobreexplotación, congestión, degradación del espacio turístico, y está sometida a una fuerte estacionalidad. El turismo urbano por su parte, se ha visto reforzado por la dimensión que adquiere en la ciudad de Málaga, basado fundamentalmente en su oferta cultural, y sus efectos ya son evidentes en la economía y la sociedad de la capital provincial.

La estrategia territorial planteada por el Plan se basa en la localización de piezas estratégicas en el “traspais” metropolitano, de reconocida calidad ambiental y paisajística, conformando enclaves turísticos de excelencia, complejos, diversos y sostenibles con el entorno y respetuosos de la identidad e imagen de los núcleos próximos. Se trata de aprovechar la trascendencia y demanda creciente del turismo rural, reduciendo la presión sobre la franja costera, y posibilitando el desarrollo de actividades complementarias que en algunos casos demandan espacios no congestionados, contribuyendo a reforzar y cualificar la economía de los municipios del interior al dotarlos de piezas multiplicadoras de sinergias económicas.

Por ello, el Plan establece la necesidad de propiciar actuaciones encaminadas a la recualificación de los espacios turísticos maduros del litoral para adaptarlos a los nuevos requerimientos de los turistas y residentes y propone el desarrollo de seis Áreas para la dinamización turística del interior de la aglomeración, que suman una superficie total de aproximadamente 310 hectáreas, y que tienen como objetivo principal promover establecimientos hoteleros, viviendas y dotaciones, y los equipamientos y servicios que demanda la población vacacional y turística, recualificando, diversificando, enriqueciendo y diferenciando la oferta de la aglomeración en su conjunto, y contribuyendo en paralelo a mejorar la oferta de servicios especializados al turismo en los municipios interiores de la aglomeración. Estas Áreas de Oportunidad son las siguientes:

- C-1. Totalán: 20 hectáreas
- C-2. Almogía: 50 hectáreas
- C-3. Casabermeja: 60 hectáreas
- C-4. Álora: 100 hectáreas
- C-5. Benagalbón. Rincón de la Victoria: 20 hectáreas
- C-6. Pereilas. Coín: 60 hectáreas
- 5.1.2. La ordenación de los usos en los asentamientos urbanos

Las posibilidades de intervención en la redistribución espacial de los asentamientos urbanos de la aglomeración son realmente limitadas; su distribución actual es el resultado de un proceso histórico, en el que el planeamiento metropolitano ha estado ausente y que ha configurado una morfología de asentamientos donde la reordenación tiene un margen de maniobra relativamente pequeño. Pero, por otro lado, existen unas dinámicas metropolitanas que tienden a favorecer de una manera casi espontánea un cierto proceso de reordenación, dinámicas que tienen en el desplazamiento residencial desde el núcleo central a las coronas exteriores su movimiento más visible.

Entre las estrategias seguidas en la ordenación del sistema de asentamientos, el Plan, en consonancia con lo establecido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, concede una gran importancia al efecto reequilibrador de las

ciudades existentes, planteándose entre sus objetivos básicamente mediante la potenciación de nuevas centralidades encargadas de contrarrestar el peso, en muchos casos excesivo, del núcleo principal. La policentralidad metropolitana constituye tanto un objetivo, como un modelo al que tiende la propia dinámica metropolitana de una manera más o menos espontánea. Se podría decir que la aparición de deseconomías de aglomeración, en las áreas más centrales, favorece la dispersión y la aparición de nuevas centralidades, pero se requieren líneas de intervención dirigidas a su consolidación, de las que pueden destacarse las siguientes: identificación de las nuevas centralidades; dispersión de los equipamientos especializados de manera que no sean exclusivos del núcleo central; red de comunicaciones que facilite las conexiones con el núcleo principal y entre los propios centros secundarios; e, intervenciones en la mejora del sistema productivo.

De otra parte, se están produciendo importantes disfuncionalidades derivadas de estrategias locales basadas en la multiplicación de los suelos urbanos y urbanizables, muchas veces con la repetición de idénticos espacios suburbanos, que si bien tendrán consecuencias perniciosas en mayor o menor grado desde la escala estrictamente municipal, una vez agregadas dan como resultado un escenario metropolitano claramente insostenible. No es posible un territorio articulado, sostenible y solidario si se conforma o se construye superponiendo crecimientos desorbitados planteados exclusivamente desde el punto de vista local.

Para evitar estas situaciones de insostenibilidad territorial, el Plan establece dos directrices básicas. De una parte, la minimización del consumo de suelo objeto de transformación, dando prioridad al uso más eficiente del suelo ya ocupado, mediante la adecuada ordenación de la ciudad consolidada, promoviendo la renovación y reutilización de los espacios degradados y en desuso. Y de otra parte, asumir como objetivo de la ordenación propuesta romper la tendencia a nuevos crecimientos exógenos a los núcleos urbanos consolidados a fin de evitar su innecesaria dispersión, apostando por aquellos que mejor completen el crecimiento natural del núcleo, lo que permite reducir el progresivo consumo de espacios naturales o rurales y garantizar la funcionalidad, economía y eficacia de las redes de infraestructuras para la prestación de los servicios urbanos. La incorporación de nuevos desarrollos al sistema de asentamientos por las innovaciones de los instrumentos de planeamiento general conforme a la capacidad de carga ambiental, social y económica en cada término municipal también es un criterio básico del Plan. Para ello es necesario que las necesidades de nuevos suelos urbanizables se justifiquen teniendo en cuenta la demanda razonablemente previsible y las disponibilidades de suelos urbanizables no desarrollados o desarrollados parcialmente y que el crecimiento máximo previsto por el planeamiento general municipal se ajuste a parámetros de eficiencia territorial, económica y ambiental.

En este sentido, el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga incorpora una serie de determinaciones concebidas para alterar progresivamente la situación de partida detectada con un doble objetivo: lograr

un mayor grado de equilibrio territorial-funcional y, simultáneamente, establecer criterios de sostenibilidad y viabilidad territorial de los crecimientos urbanos. Se pretende mediante una serie de medidas concretas, y de límites a la urbanización, coadyuvar a la reconducción del modelo actual de manera progresiva y no traumática, pero de forma inexcusable y contundente.

Respecto a los criterios de ordenación de los nuevos crecimientos, el Plan aporta directrices al planeamiento urbanístico, tanto a nivel general como para los distintos usos característicos residencial, industrial y terciario. Así, por ejemplo, se proponen restricciones para la previsión de nuevos crecimientos urbanísticos en ámbitos con pendientes excesivas, donde se pueda presuponer la existencia de riesgos naturales o artificiales, o en zonas que conlleven un elevado impacto visual o limiten la perspectiva del conjunto urbano existente.

Una importante parte del suelo rústico de la aglomeración se encuentra sometido a una fuerte presión por la implantación de procesos de parcelación y edificación al margen del planeamiento, en general fruto de la evolución de una escasa valoración del sistema agrícola y una estructura de la propiedad minifundista. La bondad del medio natural en cuanto a sus características paisajísticas, disponibilidad de recursos hídricos y alto nivel de accesibilidad, incide directamente incrementando esta presión, en detrimento de estos mismos valores. Este proceso es necesario controlarlo para evitar fenómenos caracterizados por hechos claramente insostenibles, tales como: el consumo indiscriminado de suelo, graves problemas ambientales, déficits de equipamientos y servicios públicos, exigencia de grandes inversiones públicas no estructurantes, ausencia de mecanismos de financiación de las actuaciones, deseconomías públicas y privadas, ausencia de la equidistribución de los derechos y obligaciones, etc.

El Plan se propone como objetivos que los instrumentos de planeamiento general delimiten con precisión los ámbitos que contengan una significativa presencia de viviendas en el medio rural y establezcan las medidas oportunas para evitar su ampliación, así como para eliminar los riesgos de transformación incontrolada del territorio, racionalizando los procesos de ocupación existentes con garantías de mantenimiento del paisaje rural, con expresa prohibición de modificar, ampliar o suprimir la estructura de caminos existentes, de dividir la unidad parcelaria catastral, modificar la topografía, realizar talas de árboles, o de alterar las condiciones de flora y fauna. Para ello, en el presente Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga se especifican diversas alternativas, que van a depender del origen de la implantación, de la naturaleza de los usos actuales, de su grado de reversibilidad, y de los precisos y preceptivos estudios de impacto ambiental, aunque nunca se posibilita su incorporación al proceso urbanizador si se localizan en suelos que merecen la categorización de especial protección por este Plan. En cualquier caso, el Plan exige que para alterar la clasificación de los suelos no urbanizables en los que se ubican ámbitos residenciales

diseminados, el planeamiento urbanístico general, además de justificar su decisión, garantice, entre otros aspectos: la conexión con el sistema viario, las redes de abastecimiento de energía eléctrica, de agua potable, de saneamiento y depuración de las aguas residuales, así como las reservas de suelo para dotaciones en los términos establecidos en la legislación urbanística.

5.2. LOS SISTEMAS DE COHESIÓN TERRITORIAL

La metodología que se sigue parte del previo reconocimiento de las oportunidades territoriales que presenta la aglomeración, proponiendo en cada uno de estos ámbitos, actuaciones integrales cuyo objetivo básico busca aportar vitalidad, complejidad, diversidad y textura funcional a los diferentes espacios metropolitanos resultantes.

Los elementos llamados a articular y cohesionar el territorio, se engloban dentro de tres grandes grupos:

1. El sistema de comunicaciones y transportes, constituido por el suelo, las infraestructuras y las instalaciones destinadas a permitir el desplazamiento de las personas y las mercancías y las operaciones complementarias necesarias para ello.
2. El sistema de espacios libres de uso público, que comprende los terrenos destinados por el presente Plan al esparcimiento, reposo, recreo y salubridad del conjunto de la aglomeración.
3. El sistema de equipamientos de carácter metropolitano, constituido por el suelo, las construcciones y las instalaciones destinados a prestar los servicios públicos de carácter metropolitano a los ciudadanos, y los relacionados con la educación, la cultura, la sanidad, la atención social, la administración de justicia o la práctica del deporte, entre otros. Forman parte también del sistema de dotaciones las instalaciones de la administración pública que coadyuven a la prestación de dichos servicios, aun cuando no tengan relación directa con la población.

5.2.1. El Sistema de Comunicaciones y Transportes

Los sistemas de comunicaciones y transportes se convierten, por su efecto vertebrador, en un factor claro de ordenación del espacio. En la nueva situación, donde la potenciación de las estrategias de diversificación económica y mejora de la calidad de vida se convierte en objetivo prioritario en el relanzamiento socioeconómico de la población, se requiere rediseñar el sistema tanto en sus aspectos funcionales como morfológicos, coadyuvando a la mejor adecuación de las estructuras territoriales y funcionales. El Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga propicia que al modelo territorial diseñado se le asocie el modelo de movilidad más conveniente para el desarrollo territorial elegido, haciendo posibles y alcanzables los criterios de elección de asentamientos de población, industria y servicios, así como el tipo de intercambios, flujos y encuentros que hagan viables los modos de vida propuestos.

Con el presente Plan de Ordenación del Territorio, se plantea invertir las tendencias ya que el mantenimiento de la realidad actual no sólo agravaría la situación ambiental, sino que lastraría el sistema económico del ámbito y deterioraría la capacidad de la aglomeración como territorio habitable. El objeto es que la aglomeración urbana de Málaga se convierta en un territorio de excelencia, funcionalmente integrado en el sistema de ciudades andaluz; abierto, atractivo y solidario, por lo que la solución a los problemas derivados de la congestión del tráfico cobra especial relevancia. En este sentido, es necesario el diseño de una estructura de movilidad equilibrada, multimodal, que permita reequilibrar la disputa del espacio y donde se potencie de forma preferente el sistema de transporte colectivo, tanto para la mejora de las comunicaciones de la aglomeración urbana de Málaga con el resto de la provincia, Andalucía y la Península, como para garantizar la vertebración interna de la aglomeración urbana. Y todo ello intentando minimizar el impacto que deban producir las infraestructuras de comunicaciones y transportes, tanto durante su construcción como durante su explotación, sobre el medio ambiente y los recursos productivos territoriales.

El sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración urbana de Málaga está compuesto por las siguientes redes, nodos y sistemas:

a. *La red ferroviaria*, para la que el Plan propone:

- Potenciar las conexiones ferroviarias con las grandes redes europeas del transporte de viajeros de Alta Velocidad, y concretamente con Córdoba y Sevilla, y a través de ellas con el centro y el occidente peninsular; con Almería, y con el corredor ferroviario mediterráneo; y con Algeciras y la Bahía de Cádiz. El Plan propone la modernización de la red ferroviaria nacional y regional con la introducción de la Alta Velocidad y sus derivados, dentro de la estrategia de movilidad y accesibilidad de la aglomeración. El ferrocarril de Alta Velocidad se sitúa como uno de los principales elementos articuladores del territorio nacional y de la Andalucía del siglo XXI y, por tanto, de sus aglomeraciones urbanas. Un territorio que se caracterizará por una mayor interrelación entre las ciudades lo que generará un aumento de los desplazamientos entre ellas. En este contexto, el ferrocarril de Alta Velocidad, tanto para recorridos nacionales como regionales, tendrá un protagonismo indudable como principal medio de transportes para determinados tipos de viajes (negocios, vacaciones cortas,...), de duración en torno a las tres horas. Andalucía es una región cuya ordenación territorial se basa en su sistema de ciudades, grandes y medias, y cuyo sistema de comunicaciones debe tener uno de sus pilares básicos en el ferrocarril.

La Alta Velocidad Madrid-Córdoba-Málaga garantiza la conexión de la aglomeración urbana de Málaga con el exterior con un modo alternativo al transporte por carretera o aéreo, además permitirá la reconfiguración de los modos ferroviarios convencionales (mercancías, regionales, cercanías). La línea de Alta Velocidad supone una oportunidad clave para poder desarrollar estrategias para el desarrollo de actividades emergentes (Nueva Economía,

Cultura, Ocio, terciario avanzado, etc), que den respuesta a los nuevos requerimientos y potencien la capacidad de acogida de los mismos con la que cuenta la aglomeración urbana de Málaga.

Los corredores ferroviarios Oriental y Occidental representan una nueva vía para generar relaciones y crear territorios articulados: reforzando él ya de por sí fundamental servicio de Cercanías C1 (con más de 7.500.000 viajeros anuales) que discurre desde Málaga a Fuengirola, y que será ampliado hasta Estepona (con posibilidad de que comunique hasta la Bahía de Algeciras), y posibilitando un medio alternativo a la carretera por el litoral Oeste de la aglomeración, permitiendo a su vez la regeneración de la antigua N-340 que se consolida como una travesía para las comunicaciones metropolitanas y, sobre todo, urbanas. La previsión del corredor Oriental implica la necesidad de que en los proyectos ejecutivos de la red de Metro se tenga en cuenta esta circunstancia y se tomen las medidas oportunas para no imposibilitarlo.

- Potenciar la intermodalidad de los servicios de altas prestaciones y de cercanías ferroviarias con el Aeropuerto Internacional de Málaga. En consonancia con la propuesta para la ampliación de la capacidad del Aeropuerto "Pablo Ruiz Picasso" mediante la construcción de la segunda pista de operaciones, y siguiendo las recomendaciones de la Comisión Europea de Transportes para favorecer la conexión de los aeropuertos con la red ferroviaria de Alta Velocidad, el Plan propone la conexión del AVE en línea viva con el Aeropuerto y su continuidad en dirección Oeste buscando la Costa del Sol y la Bahía de Algeciras, así como la posibilidad de una conexión con el futuro corredor mediterráneo oriental. Esta acción resulta clave para asegurar en el Aeropuerto un punto de intercambio modal de primer orden, pero no sólo con una escala metropolitana sino subregional, regional, nacional y transnacional, que resulta clave para optimizar las relaciones exteriores del ámbito y para reforzar su consideración como destino turístico de primer nivel mundial y permitir desarrollar los nuevos campos de actividad que emergen.
- Potenciar y mejorar la intermodalidad del transporte de mercancías en modo ferroviario con el Puerto de Málaga, el Aeropuerto Internacional de Málaga y las zonas productivas y logística propuestas por el Plan. El Puerto de Málaga es la principal plataforma para el transporte de mercancías de la aglomeración, donde debe producirse la intermodalidad entre transporte marítimo, ferrocarril y carretera. El Plan se propone potenciar y consolidar sus posibilidades de intermodalidad entre las diferentes plataformas, mejorando las infraestructuras de comunicación por carretera y ferrocarril mediante las propuestas de las nuevas actuaciones en el sistema de comunicaciones metropolitano. De igual forma, dentro de la estrategia general para potenciar las terminales y plataformas logísticas para el transporte de mercancías, el Plan es favorable a la ampliación de la terminal de carga del Aeropuerto de acuerdo con las previsiones de su Plan Director. El modelo propuesto supone potenciar la operatividad de cada una de las instalaciones

EL SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTE

RED FERROVIARIA:

- CONEXIONES EXTERIORES, ALTAS PRESTACIONES
- EXISTENTE
- PROPIUESTA
- 1 CORDOBA-SEVILLA
- 2 EJE FERROVIARIO DEL MEDITERRANEO
- 3 CORREDOR FERROVIARIO COSTA DEL SOL

CONEXIONES DE CERCANIAS:

- EXISTENTE
- PROPIUESTA
- 1 CERCANIAS C1 (CORREDOR OCCIDENTAL): DESDOBLAMIENTO
- 2 CERCANIAS C2 (MALAGA-ALORA): DESDOBLAMIENTO
- 3 BY-PASS PARA LA CONEXION CERCANIAS C2 CON COSTA DEL SOL
- CONEXIONES CON EL PUERTO DE MALAGA, CON LA TERMINAL DE MERCANCIAS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MALAGA Y CON LA ZONA PRODUCTIVA, LOGISTICA Y DOTACIONAL

RED DE METRO Y TRANVIAS:

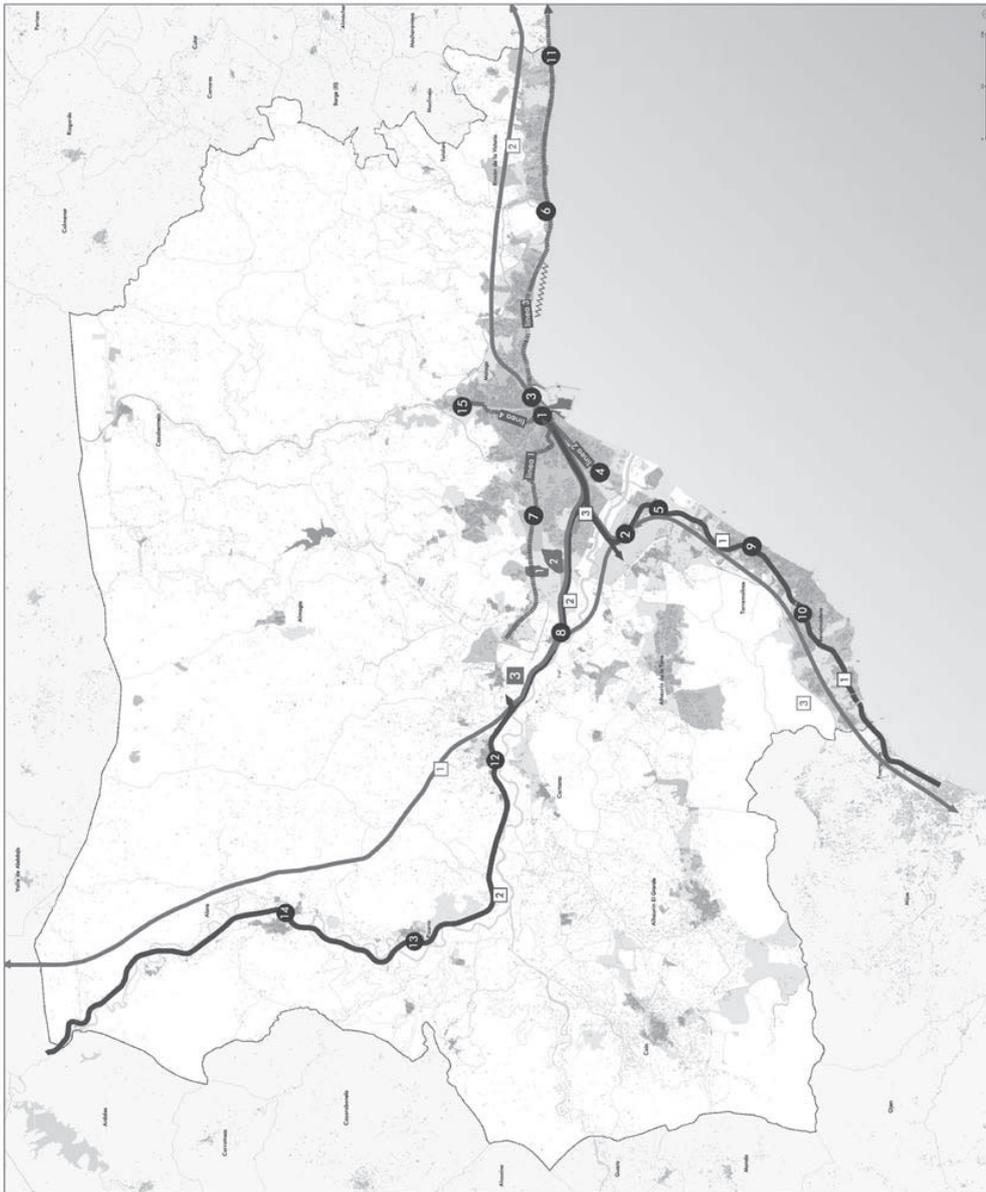
- LINEA 1 MALAGUETA-TEATINOS-PTA
- LINEA 2 MALAGUETA- MARTIN CARPENA.
- LINEA 3 CONEXION MALAGA-RINCÓN DE LA VICTORIA-VELEZ MALAGA.
- LINEA 4 GUADALMEDINA- LAS VIRREINAS.

SISTEMA DE TRANSPORTES:

- N NODOS DE TRANSPORTE
- PRIMER NIVEL:
 1. ESTACION CENTRAL DE MALAGA
 2. AEROPUERTO DE MALAGA
 3. PUERTO DE MALAGA
- SEGUNDO NIVEL:
 4. MARTIN CARPENA
 5. SAN JULIAN
 6. ARROYO TOTALÁN
 7. TEATINOS
 8. CASTAÑETA
- TERCER NIVEL:
 9. TORREMOLINOS
 10. BENALMADENA
 11. RINCÓN DE LA VICTORIA
 12. CARTAMA
 13. RIZARRA
 14. ALORA
 15. LAS VIRREINAS
- N CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS
 1. C.T.M.
 2. AMPLIACION C.T.M.
 3. ZONA PRODUCTIVA, LOGISTICA Y DOTACIONAL

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÁLAGA:

- PUERTO DE MÁLAGA:
- ÁMBITO PREFERENTE PARA LA IMPLANTACIÓN DE INSTALACIONES NAÚTICO-DEPORTIVAS :



relacionadas con la logística y el transporte potenciando los dos nodos logísticos principales de la aglomeración: el Puerto y el Aeropuerto. De igual forma, el Plan establece que en el desarrollo de las Áreas de Oportunidad de carácter productivo previstas en Cártama, Coín y Alhaurín el Grande se realice un estudio de viabilidad para la extensión de la comunicación ferroviaria hasta ellas.

- Favorecer la complementariedad de la red ferroviaria y el resto de los modos de transporte, incrementando la participación del ferrocarril en el reparto modal de del tráfico de pasajeros y mercancías, manteniendo y desarrollando los servicios de cercanías actualmente existentes, así como la directa conexión de las cercanías del litoral occidental con el interior de la provincia de Málaga a través de Cártama, Pizarra y Álora mediante la realización de un by-pass a la altura del Aeropuerto. Las Cercanías tendrán cada vez una mayor importancia en el conjunto de la aglomeración urbana de Málaga, siendo un modo de transporte rápido, eficaz y competitivo en los corredores metropolitanos servidos por el ferrocarril. Las principales ventajas de las Cercanías son cuantificables en comodidad, tiempo de viaje, y la posibilidad de implantación de estaciones dentro de las zonas centrales de la ciudad, buscando la proximidad con los principales centros de atracción de la demanda de viajes urbanos y metropolitanos. Las medidas propuestas para potenciar las cercanías en la aglomeración se dirigen a la duplicación de las vías, a potenciar la coordinación con las redes de Metro y autobuses urbanos en las estaciones y apeaderos, a la conexión directa de los cercanías del litoral occidental y el interior de la aglomeración, así como crear elementos de actividad económica y residencial junto a la red de apeaderos existentes y de nueva implantación, aprovechando la óptima accesibilidad que aportan los servicios de Cercanías hacia las zonas de mayor centralidad de la aglomeración.

- b. *La red de Metro y Tranvías.* Todos los resultados de los procesos de participación en materia de accesibilidad urbana, han puesto de manifiesto que el ciudadano tiene una ilusión renovadora en materia de transporte urbano (uno de los mayores problemas de la aglomeración), al tiempo que consideran al Metro como oportunidad para resolver de manera sostenible una parte importante de la movilidad de la ciudad central de la aglomeración urbana. El ciudadano de Málaga confía en el Metro como instrumento definitivo para cambiar la manera de entender los desplazamientos en la ciudad y la dependencia del coche, y desea que el Metro resuelva más problemas que los estrictamente asociados al trazado de las líneas proyectadas.

El Plan confirma el trazado de la red básica de corredores del Metro de Málaga, reconociendo su potencialidad para integrar el transporte público en su doble vertiente territorial y urbana, y la extiende al plantearse con prioridad la dimensión territorial como verdadera estrategia ante el problema y solución de la accesibilidad. Adicionalmente a la puesta en servicio de las líneas aprobadas, el Plan considera un escenario deseable que se inicien las accio-

nes de concertación administrativa para conseguir en el futuro un mayor aprovechamiento de la infraestructura del Metro proyectada para solucionar la accesibilidad general de toda la aglomeración hacia los principales centros estratégicos y funcionales, y a potenciar los puntos de centralidad principales que el Plan considera estratégicos y, por tanto, fundamentales dentro del nuevo modelo territorial propuesto.

En relación con la red de Metro y Tranvías el Plan propone que se constituya en el elemento estructurante del sistema de transportes público de la aglomeración urbana de Málaga, ya que conecta los ejes de mayor centralidad metropolitana: centro histórico de Málaga, universidad, centros administrativos, equipamientos deportivos, principales centros de transporte urbano y metropolitano, etc. Para su total efectividad el Plan pretende garantizar la accesibilidad a las estaciones e intercambiadores desde la red viaria y desde las diferentes zonas urbanas, así como la conectividad con el resto de los modos de transporte público. En un principio la red proyectada va a suponer una importante mejora de la accesibilidad interior del núcleo principal de la aglomeración, reduciendo la presión del vehículo privado en la zona central de la ciudad de Málaga.

La red de Metro y Tranvías que contempla el Plan esta compuesta por las tres líneas que parten de la Malagueta: La Línea 1 con un nuevo ramal Teatinos - Parque Tecnológico, con lo que se refuerza lo que algunos han denominado como triángulo geoestratégico al conectar dos de sus vértices, la Universidad y el propio Parque Tecnológico de Andalucía, y se mejora la comunicación entre éste área y el resto de la aglomeración; la Línea 2 hasta Martín Carpena; la Línea 3 que se prolonga desde El Palo hasta Rincón de la Victoria, donde conectaría con una prevista extensión del Tranvía de Vélez-Málaga-Torre del Mar. Una cuarta línea que partiendo de la Estación Central sirva al norte de la capital de la aglomeración con una traza sensiblemente paralela al curso del río Guadalmedina, según los estudios que viene realizando la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

Igualmente, el Plan abre la posibilidad de la extensión futura de la red de Metro, o la implantación de líneas tranviarias o cualquier otro sistema de transporte público, especialmente, a los municipios de Alhaurín del Torre, Alhaurín el Grande y Coín, una vez culminadas las actuaciones de la red de Metro expresamente previstas por el Plan.

- c. *La red viaria.* Clarificación de su estructura, nueva lógica y nuevas conexiones.

El análisis de la configuración actual de la aglomeración urbana de Málaga a través de sus referencias territoriales desvela las características morfológicas de su estructura viaria y sus principales potencialidades y carencias, cuya necesidad más evidente es la de introducir un nuevo orden reticular, orientado a resolver las deficiencias funcionales y morfológicas del potente modelo radiocéntrico, que dificulta el reconocimiento de estructuras transversales completas.

La propuesta del Plan trata de definir una malla viaria que integrando los principales elementos del orden radiocéntrico dominante, la Hiperronda y la Ronda de Málaga y las carreteras radiales de acceso, incorpore nuevos ejes viarios en sentido norte-sur y este-oeste, que doten de una accesibilidad más homogénea al territorio metropolitano, evitando que la propia forma de la red obligue a que los desplazamientos y los flujos de tráfico sean necesariamente radiales.

Una especial atención ha puesto el Plan en analizar la necesidad o no de una nueva variante de la A-7 entre Málaga y la Costa del Sol Oriental, concluyendo que con la puesta en marcha de los otros modos de transportes previstos, de menor impacto y más sostenibles que el automóvil, se hace innecesaria una nueva variante de la autovía A-7, teniendo en cuenta los elevados costes de construcción, la complejidad de la actuación y las repercusiones ambientales que introduce en un territorio frágil y con topografías abruptas como las primeras estribaciones de los Montes de Málaga.

Se entiende que una posible nueva variante de la A-7 en el corredor oriental de Málaga induciría la creación de nuevos asentamientos urbanos con nuevas actividades residenciales y la generación de nuevas demandas de desplazamientos de medio recorrido, la lejanía de estas nuevas actividades residenciales a los ejes ferroviarios; la cautividad obligada hacia el automóvil en desplazamientos habituales para los nuevos desarrollos urbanísticos como modo de transporte laboral, introduciendo resistencias hacia el trasbordo y debilitando la cuota de usuarios para el ferrocarril y, en definitiva, la pérdida de eficacia como consecuencia de la diversificación de la inversión pública en movilidad en modelos antagónicos.

En cambio, el escenario sobre la implantación del "metro litoral" desde la zona este, sin viario de ronda, produciría los siguientes efectos: posibilidad de concentrar la energía disponible de desarrollo urbanístico en los próximos años hacia un modelo urbano compactado sobre los ejes ferroviarios; posibilidad de congelar el nivel de la congestión, al no inducir nuevos crecimientos; captación de viajes-automóvil a viajes-metro, estimados en un 30%; posibilidad de concentrar inversiones públicas, y garantizar su eficacia; y captación de viajes laborales hacia los modos públicos y control de la congestión.

Descartada esta variante, la nueva estructura viaria propuesta por el Plan permite configurar una malla viaria, cuyas dimensiones y directrices permitan mayores posibilidades de comunicación y reequilibrio funcional del tráfico, consiguiendo una menor dependencia morfológica de las áreas centrales, y estableciendo alternativas de comunicación a los accesos actuales.

Este nuevo orden reticular en malla, de formas más abiertas y de distribución más homogénea de accesibilidad en el territorio, se superpone al actual, con la doble finalidad de organizar los nuevos crecimientos urbanísticos en co-

ordinación con los flujos principales de tráfico, y de crear itinerarios alternativos, más "repartidos" y homogéneos en el territorio. Esta nueva forma de la red viaria es menos congestiva, al canalizar los tráficos sobre unos itinerarios que eviten la excesiva dependencia funcional de estructuras viarias tan centrales como ya son las Rondas, descargando la presión sobre ellas.

También en términos de ordenación del nuevo espacio metropolitano tiene su interés la creación de esta malla, al posibilitar que los nuevos ejes sean concebidos como un sistema de ejes de crecimiento urbano con carácter abierto, permitiendo la interrelación entre las distintas zonas de la aglomeración sin necesidad de tener el referente geométrico y constante de las estructuras orbitales.

La diversidad de actividades que se generan o sustentan en torno a la red viaria hace aflorar variados conflictos, consecuencia de la convivencia de distintos intereses a veces contrapuestos, sobre un mismo espacio limitado. Uno de los instrumentos utilizados para atemperar los problemas planteados es la jerarquización de la red viaria, que desde una visión global del funcionamiento del territorio prioriza determinados usos para determinadas vías. Esta primera toma de postura desde el planeamiento supone la asunción posterior de unas específicas pautas de diseño, tanto para la propia vía como para sus márgenes. La responsabilidad inversora en la ejecución de nuevos tramos viarios debe responder a la función que éstos cumplan, como relación interciudades o como acceso, travesía y distribución de viajes en la ciudad, lo que en definitiva es consecuencia del nivel jerárquico en que se encuentren.

La propuesta de nueva jerarquía planteada por el Plan es fruto de la aplicación de un conjunto de criterios de valoración a los distintos tramos de la red ligados sobre todo a su condición funcional, las características de diseño y la composición del tráfico y actividades asociadas. Sobre la base de dichos condicionantes y diferenciando los distintos tipos de red, se propone la siguiente jerarquía, que se detalla en la Normativa y el Plano de Ordenación:

- *Conexiones exteriores*, para la dotación de accesibilidad a la construcción del territorio metropolitano, que incluyen la Red de Primer Nivel y de Segundo Nivel que se señalan en el Plano de Ordenación correspondiente.

El alcance de las propuestas y sus características técnicas serán concretados y desarrollados por los pertinentes estudios informativos o anteproyectos.

Las prioridades para la ejecución de estos itinerarios de rango nacional y/o regional se ajustarán a lo previsto en el Plan Estratégico de las Infraestructuras del Estado en las de rango nacional, y al Plan de Infraestructuras Sostenibles para el Transporte de Andalucía y, en su caso, a los instrumentos correspondientes a la planificación sectorial de transporte.

- *Conexiones de rango metropolitano*, para mejorar la conectividad interna, que se diseñarán, preferentemente y a

medida que los tráficos lo justifiquen, con dos carriles por sentido de circulación. Por su carácter estas vías deben incluir enlaces a nivel y deben prever espacios para modos no motorizados. En las vías que incluyen reservas para plataforma reservada pueden desarrollarse sistemas de transporte público de alta capacidad. En la malla propuesta se diferencian los ejes radiales y los ejes transversales que se señalan en el correspondiente Plano de Ordenación.

En las conexiones metropolitanas el Plan otorga especial significado a las plataformas reservadas, y ello tanto por su proximidad a los puntos principales de generación y atracción de viajes (áreas residenciales densas, centros de concentración del empleo, centros terciarios, ...) tanto actuales como futuros, como por la facilidad de acceso a las mismas desde el resto de los modos (andando, en bicicleta, en vehículo privado y en otros modos públicos).

La propuesta del Plan es la creación de una malla de vías multimodales en los accesos Oeste y Este de la ciudad de Málaga, conectadas entre sí por ejes urbanos. Por el Oeste penetran hacia Málaga por la A-357 (Autovía del Guadalhorce), desde Churriana y por la A-7(según proyecto del Ministerio de Fomento). Continúan por el interior del núcleo de Málaga por la Ronda Oeste y atraviesan en dirección Oeste-Este el centro de Málaga para prolongarse, de forma discontinua, por la Costa Oriental.

El diseño de estas vías debe prever la implantación de plataformas reservadas para el transporte público que canalicen los grandes flujos de desplazamientos, estableciendo una alternativa a la movilidad en vehículo privado, con la finalidad de favorecer y estimular el trasvase modal, y aunque no sea ferroviario el modo de transporte con el que inicialmente se explote, debe ser compatible con esta circunstancia, con el fin de permitir, en su caso, su futura conversión.

El alcance de las propuestas, deberá ser concretado y desarrollado por la planificación sectorial competente.

- *Conexiones de rango local.* Las propuestas para la red viaria denominada de rango local tienen por objeto mejorar la accesibilidad de los diferentes componentes de la aglomeración y especialmente dotar de accesibilidad a las nuevas Áreas de Oportunidad propuestas en los municipios del interior. Se diseñaran según su función, la intensidad de tráfico prevista y el entorno por el que discurren.

- d. *El Aeropuerto Internacional de Málaga.* Se propone su integración en el sistema intermodal de transportes de Andalucía, mediante su conexión con la red viaria de alta capacidad y la red ferroviaria de alta velocidad, así como potenciar sus funciones económicas, logísticas y como nodo del sistema aeroportuario internacional.

El Plan Director del Aeropuerto de Málaga (aprobado en 1991) y su posterior revisión (aprobada en junio de 2006) pretende paliar los déficits actuales y los que aparecerán a corto y medio plazo en función de la evolución previsible

de pasajeros y mercancías transportadas. Destacan entre todas las actuaciones a ejecutar: la construcción de una segunda pista de de vuelo y un nuevo Edificio Terminal de Pasajeros y su correspondiente zona de estacionamiento. Estas grandes actuaciones se completarán con otras obras que igualmente tienen como objetivo aumentar la capacidad del Aeropuerto: la ampliación de las plataformas de estacionamiento de aviación comercial y civil, nuevas pistas de salidas, ampliación o creación de nuevos apartaderos de espera, cambio de trazados de calles de rodaje, etcétera; con lo que el aeropuerto malagueño está inmerso en una reestructuración integral.

Con su desarrollo completo el Aeropuerto de Málaga alcanzaría una capacidad máxima de 220.000 movimientos de aeronaves comerciales anuales, 12.000 movimientos de pasajeros en hora tipo ó 24.000.000 de pasajeros al año.

- e. *El Puerto de Málaga.* Los principales objetivos territoriales del Plan para el Puerto de Málaga se centran en potenciar sus funciones comerciales, logísticas, turísticas y económicas, así como en integrarlo plenamente en el conjunto del sistema intermodal de transportes de Andalucía. Por otro lado el Plan plantea la potenciación de la actividad náutica-recreativa, mediante el aprovechamiento de la lámina de agua abrigada disponible en el Puerto, ante la dificultad manifiesta de creación de nuevos espacios para la flota recreativa en el ámbito de la aglomeración urbana de Málaga, que registra una fuerte demanda de puestos de atraque. En relación con los espacios interfase puerto-ciudad, el Plan aboga por reordenarlos, potenciando su integración urbana y su relación con otros medios de transporte urbano e interurbano, favoreciendo la creación de nuevas centralidades urbanas.

El Plan del Puerto de Málaga, pretende por un lado mantener y potenciar la funcionalidad del puerto para el transporte de mercancías, reorientándose hacia el transporte de contenedores-, así como aprovechar su ubicación en un ámbito turístico de relevancia internacional aumentando el número de atraques y pasajeros de cruceros turísticos reforzando su rol actual, siendo de hecho el segundo puerto de la Península en atraques turísticos. De igual forma, se contempla por la Autoridad Portuaria de Málaga dos zonas para uso específico náutico-recreativo: en la nueva dársena de San Andrés (poniente) y en una nueva dársena exterior de levante, situada en el arranque de la prolongación el dique de abrigo. Las actuaciones una vez ejecutadas supondrán la duplicación de la superficie del enclave portuario, y el incremento de los calados en los diques exteriores, así como la dotación de una nueva y moderna terminal de viajeros, que se complementará con la integración puerto-ciudad.

- f. *El sistema de transportes,* se define como el conjunto de infraestructuras especializadas en facilitar la movilidad de las personas y las mercancías, y las operaciones complementarias necesarias para ello, así como la gestión de los servicios públicos con dicha finalidad. El Plan incluye en el

sistema de transportes los nodos de transporte público colectivo, distinguiendo los de primer, segundo y tercer orden, y el Centro de Transportes de Mercancías de Málaga. El Plan se plantea como objetivo fundamental aumentar sustancialmente la participación del transporte público, y de manera específica, de los modos ferroviarios, en los flujos de transporte de pasajeros y mercancías, así como diseñar conjuntamente el transporte urbano y metropolitano, procurando la integración y complementariedad entre los distintos modos de transportes y la gestión conjunta del sistema.

El desarrollo del sistema de transportes se articulará mediante los instrumentos de la planificación sectorial del transporte, cuya meta general debe ser el dotar al espacio metropolitano de Málaga de un sistema de transporte funcionalmente eficiente, ambientalmente sostenible y socialmente cohesivo, sustentado en la implementación de tres políticas básicas: potenciar el transporte público como medio de transporte masivo más eficiente, moderar y controlar el tráfico de vehículos privados (lo que se conoce en la literatura especializada como calmar el tráfico) y favorecer los desplazamientos en modos autónomos de transporte: peatones y bicicletas. Así mismo los citados instrumentos de planificación sectorial del transporte deben establecer la programación, evaluación económica y prever los recursos para la realización de las actuaciones necesarias para el funcionamiento integrado del sistema de transporte.

Dentro del sistema de transportes han de tener especial relevancia los denominados nodos de transporte, concebidos como instalaciones diseñadas para realizar el embarque-desembarque o el intercambio entre modos de transporte diferentes, tanto pertenecientes a los modos de transporte público entre sí, como con el transporte privado, el no motorizado y el peatonal, proporcionando a los viajeros, además, servicios complementarios. Los nodos de transporte propuestos se dividen entre nodos de primer orden y segundo orden, que son aquellos que el Plan considera de interés estratégico para la ubicación de equipamientos territoriales o actividades de interés económico de carácter supramunicipal, y los nodos de tercer orden, considerados ámbitos preferentes para la implantación de aparcamientos disuasorios. Son nodos de primer orden: la Estación Central de RENFE, el Aeropuerto Internacional "Pablo Ruiz Picasso", y el Puerto de Málaga. Y son nodos de segundo orden: Martín Carpena, San Julián, Arroyo Totalán, Teatinos y Castañeta, todo ellos ubicados en el municipio de Málaga. Son nodos de tercer orden: Torremolinos, Benalmádena, Arroyo Benalgabón, Cártama, Pizarra, Álora y Las Virreinas.

Para el Centro de Transportes de Mercancías de Málaga el Plan prevé su consolidación y su ampliación al sur de la A-357. El Plan propone que en su ordenación y gestión se garantice que, además de atender a los objetivos sectoriales del sistema regional de transportes, atienda a las actividades logísticas relacionadas con las mercancías urbanas, convirtiéndose, progresivamente, en un centro

de distribución interior de mercancías en la aglomeración; que contribuya a favorecer la intermodalidad en el tráfico de mercancías, a la fijación de actividades productoras de valor añadido y a la atracción de operadores económicos.

5.2.2. El Sistema de Espacios Libres Metropolitanos

La de Málaga, es una de las grandes aglomeraciones urbanas a escala nacional, que se ha visto sometida a la presión de la actividad urbanizadora al igual que otras aglomeraciones. Sin embargo, en este contexto a priori adverso, se mantienen importantes pervivencias de carácter ambiental, espacios libres que están destinados a conformar la espina dorsal, el eje de articulación, de relación y de identidad del territorio metropolitano. Espacios que, independientemente de sus valores ambientales o sus recursos paisajísticos, están dotados de un carácter pedagógico para el entendimiento del espacio metropolitano, que permitirá proyectar unas pautas lógicas de ocupación del territorio identificando con claridad los espacios adecuados para el crecimiento urbano.

Para ello, lo que ahora son piezas desligadas y desdibujadas en el territorio deben transformarse hasta constituir un auténtico sistema ambiental, con nodos, redes y flujos, es decir, no concebidos como ámbitos residuales inconexos sino como un verdadero sistema de espacios abiertos, que contribuya a construir el modelo territorial empleando uno de los recursos más importantes de la aglomeración urbana de Málaga. Por ello es fundamento del Plan construir y convertir el sistema de espacios libres en argumento principal de diseño del territorio para dar forma a la aglomeración urbana de Málaga.

El ámbito funcional y morfológico de la nueva ciudad metropolitana solicita también una respuesta tanto desde el paisaje y la imagen de la aglomeración, como desde las crecientes necesidades de ocio y esparcimiento al aire libre de los ciudadanos y visitantes, un planteamiento acorde además con las exigencias ambientales de una metrópolis moderna. En ese sentido, desde el Plan se propone un auténtico sistema de espacios libres que sea capaz de integrar y potenciar los elementos que muestran la dimensión territorial del medio físico y paisajístico de la aglomeración; un sistema que conforme el espacio abierto de la aglomeración urbana y que, además, resuelva la buena relación entre el medio urbano y el rural, esta vez como resultado de la transformación y acondicionamiento de ese territorio que se extiende más allá de lo urbano y que debe constituir parte de la nueva estructura de la aglomeración urbana.

La imprescindible preservación de los pocos espacios costeros aún no urbanizados y el sistema que conforma la red fluvial son los elementos clave para conformar el sistema de espacios libres en la aglomeración urbana de Málaga. En este sentido, las láminas de agua, llanuras de inundación y el dominio público asociado principalmente al río Guadalhorce, pero también a otros cauces secundarios característicos del territorio metropolitano, constituyen un recurso territorial de primer orden. Mediante la recuperación del bosque de ribe-

ra o forestación, su equipamiento y su correcto acondicionamiento, estos cauces pueden articular mejor que ningún otro los espacios urbanos, rurales y naturales del área, a la vez que mejorar sustancialmente la deteriorada calidad ambiental y paisajística de la aglomeración. A ellos se añaden piezas relevantes histórica y ambientalmente que deben ser redescubiertas y potenciadas como espacios libres de escala y funcionalidad metropolitana.

En consonancia con la concepción de los parques de las metrópolis actuales, el Plan concibe los espacios libres propuestos, en general, como extensiones importantes de espacios de reminiscencias rurales, donde su proyecto deja de ser definido por la sofisticada representación de la naturaleza en la manera de los parques del siglo XIX, donde se desarrolló la idea de lo natural como monumento en el interior de la ciudad, y se convierte en conjunto de estrategias con el objetivo de dar valor y gestionar con eficacia sus ciclos naturales y hacerlos compatibles con el uso público. El parque metropolitano se entiende como una pieza relevante dentro del mosaico territorial ecológico, y es necesario para el proyecto y su futura gestión considerar y potenciar los ecosistemas y hábitats existentes. Un territorio para la actividad lúdica y deportiva, donde flexibilidad y mantenimiento son conceptos claves para la gestión sostenible de espacios de semejante extensión.

Con el sistema diseñado se pretende consolidar un sistema de espacios libres metropolitanos como referente básico para la organización, estructura y articulación de la aglomeración urbana, que sea capaz de integrar y potenciar los elementos que muestran la dimensión territorial del medio físico y paisajístico de la misma, a la vez que conformar un sistema de espacios libres que resuelva una buena relación entre el medio urbano y el rural, estableciendo una red jerarquizada de recorridos verdes de relación entre los distintos núcleos urbanos y algunos de los elementos geográficos más relevantes que los caracterizan.

El sistema de espacios libres se organiza en base a los siguientes elementos:

a. *El corredor litoral*, que comprende tanto los terrenos del dominio público marítimo-terrestre como las zonas de servidumbres en los términos establecidos en la vigente Ley de Costas, y la zona de influencia del litoral que a la entrada en vigor de este Plan les sea de aplicación el régimen jurídico-urbanístico correspondiente al suelo no urbanizable. Para este "corredor litoral" el Plan pretende, principalmente, proteger todos los espacios todavía no ocupados, promover la generación de suelos destinados al sistema de espacios libres públicos y equipamientos, recuperar las zonas degradadas, potenciar su capacidad como recurso turístico del territorio de la aglomeración y alcanzar un adecuado nivel de calidad de las aguas y de la ribera del mar. En este ámbito litoral fuertemente urbanizado, tienen un significado territorial estratégico los únicos terrenos libres de edificación existentes en la zona de influencia del litoral, situados entre las desembocaduras del río Guadalhorce y del arroyo Cañada de Ceuta, dentro de los cuales el

Plan propone la ubicación de un Parque Metropolitano que constituirá el único espacio abierto en el litoral y elemento fundamental para la articulación del Corredor.

En el corredor litoral se ubican las instalaciones náutico-deportivas de la aglomeración, para las que el Plan propone, prioritariamente, la mejora y ampliación de las mismas, con el objetivo básico de aumentar el número de atraques existentes. No se propone ninguna instalación nueva si bien, el Plan admite que de forma excepcional se pueda autorizar la construcción de nuevas instalaciones náutico-deportivas, en el tramo señalado a tal efecto, previa valoración de su viabilidad técnica y ambiental, y tomando en consideración los efectos en la dinámica litoral y la disponibilidad de accesos públicos y aparcamientos suficientes.

b. *Los itinerarios recreativos*. Son de dos tipos, los corredores sierra-litoral, concebidos como espacios libres conectores del corredor litoral con los espacios naturales más significativos de la aglomeración aprovechando las trazas de determinados arroyos perpendiculares al litoral; y otros corredores del interior de la aglomeración, basados fundamentalmente en determinadas vías pecuarias, que se conciben como corredores biológicos para facilitar el contacto natural entre el espacio urbano y el medio agropecuario y como caminos de enlace entre lugares de interés paisajístico, histórico o cultural y entre éstos y los principales focos de demanda de este tipo de turismo.

Para los corredores sierra-litoral el Plan prevé que el planeamiento urbanístico general, teniendo en cuenta la clasificación de suelo vigente y el estado de desarrollo y ejecución del mismo, concrete su exacta delimitación y características, apoyándose preferentemente en la red hídrica existente y, cuando no fuera posible en los sistemas de espacios libres de los suelos urbanizables colindantes.

De las vías pecuarias existentes en el ámbito de la aglomeración, tienen la consideración de itinerarios recreativos las que se encuentran integradas en:

- La Red Verde en el Espacio Mediterráneo Occidental RE-VERMED, que se compone de vías de comunicación reservadas al transporte no motorizado, vías verdes, caminos rurales y forestales y carreteras de débil tráfico. En la aglomeración se localiza parte de la ruta que une los Montes de Málaga y la Sierra de Camarolos-Las Cabras.
- El proyecto denominado "Puertas Verdes" que permite conectar los 25 núcleos andaluces de más de 50.000 habitantes con su entorno natural más inmediato, universidades, parques metropolitanos, a través de la Red de Vías Pecuarias. En Málaga se apoya sobre el Cordel de Antequera a Málaga, concretamente en el tramo que discurre desde el río Campanillas hasta el núcleo urbano de Puerto de la Torre.
- Los tramos de las vías pecuarias incluidas como prioritarias por la planificación sectorial, que discurren por la aglomeración, a las que se añaden, para completar la conectividad entre el conjunto del sistema de espacios libres,

las Vereda de Ardales a Málaga, la Vereda de los Alhaurines - Alora y el itinerario que conecta Cártama con Málaga a través de determinados tramos desafectados del ferrocarril y vías de servicio de Aquamet.

c. *Los Parques Metropolitanos*, que conforman el sistema de espacios libres de interés supramunicipal, y destinados al ocio y esparcimiento al aire libre de la población de la aglomeración. Por tanto, los Parques Metropolitanos se conciben como espacios destinados a desarrollar actividades lúdicas y de ocio de gran versatilidad, pues podrán contener desde propuestas de recuperación/conservación de sus características naturales, hasta la posibilidad de albergar actividades lúdicas complementarias. En todo caso, la determinación de sus capacidades de acogida debe ser el resultado del análisis y planificación especial para cada una de las piezas. Se trata de favorecer la multifuncionalidad en el uso de estos espacios, incidiendo más en el diseño de las condiciones que en las condiciones de diseño. Este subsistema de Parques Metropolitanos funcionará, complementariamente, como canalizador de sistemas de movilidad alternativos (carriles-bici, senderismo, etc), que en el escenario actual no presentaban condiciones para su desarrollo, y que facilitará una concepción, del espacio metropolitano distinta a la que otorgan las infraestructuras viarias y ferroviarias. Con este objetivo se propone el diseño de un subsistema protagonista de Parques Metropolitanos que topológicamente representa un espacio aglutinador en la Vega del Río Guadalhorce, con lo que este espacio recupera el protagonismo que históricamente ha venido demandando en la definición del territorio metropolitano. Su posición en el centro de gravedad de la aglomeración le otorga un papel prioritario en el desarrollo de actividades lúdicas, deportivas y de esparcimiento, al tiempo que permite la integración paisajística tanto del sistema de infraestructuras que cruzan el valle como del que se apoya en su directriz.

Junto al sistema de Parques ligados al Guadalhorce, el Plan propone la ejecución de un Parque Litoral en la única zona donde la inexistencia de urbanización permite a los ciudadanos de la aglomeración urbana acceder al mar a través de formaciones litorales naturales; en su ordenación se debe procurar la puesta en valor de los elementos ligados a las formaciones costeras y de los restos arqueológicos existentes.

Los Parques Metropolitanos han de categorizarse por el planeamiento urbanístico general como sistemas generales de interés territorial y, por tanto, deben ser en su integridad superficial de titularidad pública. Suponen una superficie total aproximada de 1.215 hectáreas, lo que supone una ratio de casi 14 m² de espacios libres metropolitanos/habitante previsible en hipótesis media de crecimiento demográfico, y de más de 12,50 m² de espacios libres metropolitanos/habitante en hipótesis alcista de crecimiento demográfico. Son los siguientes:

- Parque Desembocadura del Guadalhorce (PM. 1), 340 hectáreas aproximadamente.

- Parque fluvial central del río Guadalhorce (PM. 2), 240 hectáreas aproximadamente.
- Parque fluvial asociado al arroyo del Valle (PM. 3), 95 hectáreas aproximadamente.
- Parque asociado al río Campanillas (PM. 4), 110 hectáreas aproximadamente.
- Parque Guadalhorce-Nueva Aljaima (PM. 5), 180 hectáreas aproximadamente.
- Parque del Monte de San Antón (PM.6), 95 hectáreas aproximadamente.
- Parque de la Concepción (PM.7), 100 hectáreas aproximadamente.
- Parque del Arraijnal (PM.8), 55 hectáreas aproximadamente.

La ordenación de estos Parques debe procurar la distribución equilibrada de usos, atendiendo al fomento del uso público, a la protección de las características del territorio a la conservación del patrimonio cultural, y la implantación de actividades de ocio. Deben ser intervenciones "blandas", con lo que la implantación de redes de urbanización se debe limitar a las necesarias para asegurar el acceso de la población y el suministro de energía y servicios fundamentales en las áreas de servicio y dotación. Las actividades e instalaciones que se propongan deben integrarse con los recursos naturales presentes en cada área, valorando los recursos hídrico, forestales o de cualquier naturaleza, en cada caso.

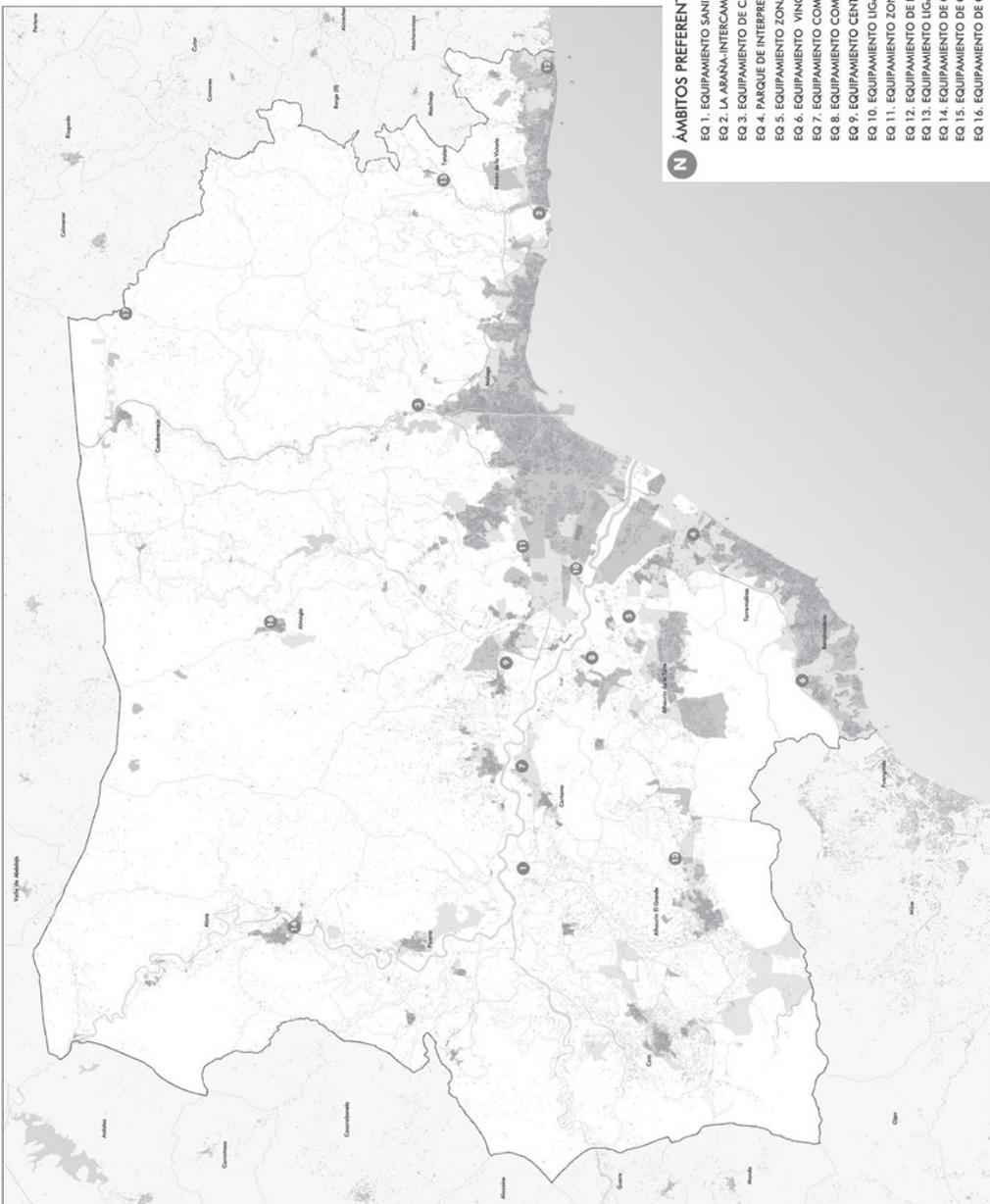
En lo que respecta a las prioridades, el presente Plan considera preferente, además de la compleción de los ya existentes del Monte de San Antón y de la Concepción, la puesta en uso efectivo del Parque Desembocadura del Guadalhorce (PM.1) y la obtención del Parque Guadalhorce-Nueva Aljaima (PM.5) y del Parque del Arraijnal (PM.8).

5.2.3. Los Equipamientos de Carácter Metropolitano

Los equipamientos constituyen un sistema que tiene una gran incidencia en la funcionalidad urbana y territorial y habrán de ser actores principales de cualquier proceso de fortalecimiento del papel de la aglomeración urbana de Málaga.

Los equipamientos colectivos forman el sistema básico de la cohesión social, cumpliendo dos funciones fundamentales en el proceso de vertebración social: Como salario social indirecto y como espacio de consumo colectivo. La concepción del equipamiento como salario social pretende paliar las desigualdades de la economía de mercado, mediante la distribución generalizada de servicios básicos. Como espacio de consumo colectivo, los equipamientos representan el espacio común donde la colectividad se reconoce a sí misma, formando una red de espacios sobre los que se desarrollan las actividades simbólicas y lúdicas de la misma. Por ello, los equipamientos juegan un papel fundamental en la tarea de recomponer una sociedad articulada y un proyecto territorial compartido por la mayoría de ciudadanos. Se trata, por tan-

EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS DE CARÁCTER METROPOLITANO



ÁMBITOS PREFERENTES PARA LA UBICACIÓN DE EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS:

- EQ 1. EQUIPAMIENTO SANITARIO DEL VALLE DEL GUADALHORCE
- EQ 2. LA ARANA-INTERCAMBIADOR ARROYO TOTALÁN
- EQ 3. EQUIPAMIENTO DE CARÁCTER AMBIENTAL MONTES DE MÁLAGA
- EQ 4. PARQUE DE INTERPRETACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA OBRA PÚBLICA. - CAMPAMENTO BENITEZ
- EQ 5. EQUIPAMIENTO ZONA PRODUCTIVA AEROPUERTO, LIGADO AL "DISTRIBUIDOR OESTE-PARQUE TECNOLÓGICO
- EQ 6. EQUIPAMIENTO VINCULADO A LA AP-7
- EQ 7. EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO AL PARQUE FLUVIAL GUADALHORCE-NUÉVA ALAIMA
- EQ 8. EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO AL PARQUE CENTRAL DEL GUADALHORCE
- EQ 9. EQUIPAMIENTO CENTRAL DE LA AGLOMERACIÓN
- EQ 10. EQUIPAMIENTO LIGADO AL PASO DEL DISTRIBUIDOR OESTE METROPOLITANO
- EQ 11. EQUIPAMIENTO ZONA DE SOLIVA NORTE-LAGAR DE OLIVEROS
- EQ 12. EQUIPAMIENTO DE RINCÓN DE LA VICTORIA
- EQ 13. EQUIPAMIENTO LIGADO A LA PLATAFORMA RESERVADA DEL "EJE DE LOS ALHAIURINES"
- EQ 14. EQUIPAMIENTO DE CARÁCTER AMBIENTAL Y TURÍSTICO (ÁLORA)
- EQ 15. EQUIPAMIENTO DE CARÁCTER AMBIENTAL Y TURÍSTICO (TOTALÁN)
- EQ 16. EQUIPAMIENTO DE CARÁCTER AMBIENTAL Y TURÍSTICO (ALMOGIA)
- EQ 17. EQUIPAMIENTO DE CARÁCTER ARQUEOLÓGICO Y TURÍSTICO DE PEÑA CABRERA (CASABERMÉJA)

to, de aportar un nivel de calidad que garantice, por un lado el mantenimiento de la estructura social, fuente de innovación y cultura y, por tanto, de riqueza y al mismo tiempo unos niveles de calidad material que den satisfacción al hecho de ser ciudadanos. Aparece así, la necesidad de reconsiderar la misión de los equipamientos colectivos como base de una estrategia de recualificación urbana y territorial.

Aunque la concepción de los equipamientos como sistema articulado en el territorio es menos obvia que en el caso de los espacios libres, sí puede hablarse en esos términos en relación con los tamaños, concentración relativa, niveles de equipamiento y patrón de localización en el territorio de las múltiples piezas que componen el sistema.

Se configura como una red que atraviesa y ordena el territorio, ligando entre sí los distintos elementos: equipamientos de distinto tipo, orden y nivel, diferentes elementos de espacios verdes, etc., y cuyo elemento estructural básico son las infraestructuras de movilidad, las cuales, en su conjunto y en función de la organización territorial, definen la accesibilidad a los distintos puntos de la red. Es decir, el problema se centra no tanto –como hasta ahora– en criterios basados en el radio de influencia, sino en la accesibilidad real, a través de un determinado viario, con determinados medios de transporte o teniendo que superar unos obstáculos concretos.

En ese sentido, los anteriormente espacios periféricos con relación a sus ciudades, adquieren con la nueva escala metropolitana un carácter contrapuesto, se transforman en áreas centrales y/o estratégicas. Este cambio de rol, se realiza en un ámbito que salvo contadas excepciones presenta una imagen desordenada, de poca calidad, donde se han asentado aquellos usos de naturaleza marginal o de impactos negativos, por lo que son zonas sin identidad, sin lecturas claras, son los “márgenes” de las infraestructuras de comunicaciones que los surcan, fracturan y desarticulan (porque su función es articular los núcleos urbanos). Simultáneamente la sociedad demanda con sus nuevos hábitos grandes equipamientos que se instalan en estas periferias, como enclaves aislados en un territorio desordenado que simplemente actúa como soporte. Para revertir esta tendencia se plantea diseñar una estrategia ubicacional de puntos nodales que singularicen figurativamente la nueva ciudad metropolitana. Objetos referenciales que permitan leer, asumir, reconocerse e identificarse con el paisaje metropolitano.

La propuesta del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga se sustenta en la localización selectiva de los ámbitos destinados a contener su desarrollo, vinculados a los grandes ejes infraestructurales y a los puntos de intercambio modal. Bajo estas premisas, el sistema de equipamientos de carácter metropolitano propuesto persigue dotar a la aglomeración urbana de Málaga de los equipamientos de nivel provincial/regional, de manera que sea posible alcanzar, a medio plazo, niveles capaces de competir en la escala nacional y europea, así como configurar un sistema de equipamientos continuo y jerárquico que facilite la conexión y articulación del territorio mediante la sucesión y organización de las distintas dotaciones, del nivel local al

metropolitano, y cuyo elemento estructural básico sean las infraestructuras de movilidad, las cuales, en su conjunto y en función de la organización urbana, definen la accesibilidad a los distintos puntos de la red.

De los equipamientos existentes, para el Plan tienen la consideración de equipamientos metropolitanos las siguientes dotaciones existentes en la aglomeración:

a. Equipamientos y servicios educativos:

- Campus Universitario de Teatinos.
- Ámbito del Campus Universitario de El Ejido, en proceso de traslado.

b. Equipamientos y servicios sanitarios:

- Hospital Regional de Málaga.
- Hospital Virgen de la Victoria.
- Clínica Salus en Benalmádena.
- Clínica Xanit en Benalmádena.
- Hospital Alta Resolución de Benalmádena.

c. Equipamientos y dotaciones culturales y de ocio:

- Museo Picasso.
- Teatro Cervantes.
- La manzana constituida por el Archivo Histórico Provincial, el antiguo Convento de la Trinidad y el Hospital Civil.
- La Alcazaba y el Castillo de Gibralfaro.
- Futuro Museo de Bellas Artes del Palacio de la Aduana.
- Centro Andaluz de Arte Contemporáneo.
- Plaza de Toros de la Malagueta.
- Catedral y Palacio Arzobispal.
- Parque de Atracciones Tivoli.
- Biblioteca Provincial.
- Jardín Histórico La Cónsula.
- Jardín Histórico El Retiro.

e. Equipamientos y servicios deportivos:

- Complejo Deportivo Martín Carpena.
- Estadio de Fútbol de La Rosaleda.
- Centro de Tecnificación Deportiva de Carranque.
- Campo de Golf Guadalhorce.

f. Equipamientos y servicios judiciales:

- Ciudad de la Justicia de Málaga.
- Centro Penitenciario de Alhaurín de la Torre.

g. Equipamientos y servicios de promoción económica:

- Palacio de Exposiciones y Congresos de Málaga.
- Palacio de Congresos de Torremolinos.

Además, el presente Plan propone como ámbitos preferentes para la ubicación de Equipamientos Metropolitanos, de carácter público, los siguientes:

- EQ 1. Equipamiento sanitario el valle del Guadalhorce.
- EQ 2. La Araña- Intercambiador Arroyo Totalán.
- EQ 3. Equipamiento ambiental y turístico ligado al P.N. de los Montes de Málaga.
- EQ 4. Parque de Interpretación del Transporte y la Obra Pública en Campamento Benítez.
- EQ 5. Equipamiento ligado al Área productiva asociada al aeropuerto.
- EQ 6. Equipamiento vinculado a la AP-7.
- EQ 7. Equipamiento complementario al Parque Fluvial Guadalhorce-Nueva Aljaima.
- EQ 8. Equipamiento complementario al Parque Central del Guadalhorce.
- EQ 9. Equipamiento Central de la aglomeración.
- EQ 10. Equipamiento ligado al paso del Distribuidor Oeste Metropolitano.
- EQ 11. Equipamiento zona de Soliva Norte-Lagar de Oliveros.
- EQ 12. Equipamiento del Rincón de la Victoria.
- EQ 13. Equipamiento ligado al "Eje de los Alhaurines" (Eje Metropolitano Transversal b.3.).
- EQ 14. Equipamiento del carácter ambiental y turístico en Álora.
- EQ 15. Equipamiento de carácter ambiental y turístico en Totalán.
- EQ 16. Equipamiento de carácter ambiental y turístico en Almogía.
- EQ 17. Equipamiento de carácter arqueológico y turístico de Peña Cabrera (Casabermeja).

6. LAS ZONAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIÓN POR SUS VALORES NATURALES, PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES O EN RAZÓN DE LOS RIESGOS

La planificación territorial es, por su propia naturaleza y contenido, un instrumento que ordena las transformaciones y utilización del territorio. Se trata, pues, de un planeamiento que genera su propia concepción del paisaje, transformando algunos o todos los elementos que configuran un determinado espacio. La Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía asigna a los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional la misión de compatibilizar los usos del territorio con la protección de aquellos elementos que deban conservarse.

La diversidad y riqueza del patrimonio natural debe tenerse más en cuenta, e incluso prevalecer sobre algunos procesos de supuesta modernización económica y social que amenazan a tal patrimonio. La fauna, la flora, el agua, los suelos y el paisaje se enfrentan a desequilibrios frutos de la sobreexplotación del medio por parte del hombre, por lo que para alcanzar el desarrollo sostenible, es necesario que

la política de ordenación del territorio frene tales prácticas y promueva una utilización razonable de los recursos. De la misma forma, es necesario ser conscientes de que la cultura de respeto y cuidado al medio ambiente, y sobre todo su enraizamiento social, han evolucionado radicalmente en los últimos años. Por tanto, también la regulación de las zonas sometidas a restricción de usos y transformaciones por sus valores naturales, paisajísticos y culturales o en razón de los riesgos, debe ser hoy reajustada a los nuevos enfoques y requerimientos actuales. Y no sólo como mejor garantía de la protección, sino también para alcanzar dos objetivos que hoy parecen ser el centro de la demanda ciudadana en materia ambiental, a saber: la utilización positiva de los espacios naturales cuando es compatible con su conservación y restauración, con el requerimiento de que las actividades que se desarrollen en ellos estén dominadas por el concepto de la sostenibilidad y la incorporación de los elementos y espacios naturales a la ordenación integral del territorio y a través de ésta su aprehensión como espacios de la ciudad.

Por otra parte, los suelos de producción agropecuaria son un importante recurso espacial y productivo que, por falta de renovación al no adecuarse a las nuevas necesidades y demandas del mercado y del empresariado, han derivado en un mero soporte físico para el aprovechamiento del sistema urbano. Por causa directa o inducida de la dinámica transformadora generada con la expansión de los usos urbanos, lo cierto es que se producen determinadas sinergias conducentes, por un lado, al abandono de suelos agrícolas, que si en algunos casos son estrictamente marginales, en otros están plenamente integrados en el sistema por su situación, fertilidad y condiciones de explotación; y por otro lado, a un creciente tensado que conlleva frecuentemente la ocupación desordenada del espacio productivo con usos urbanos, industriales o de otra índole, en consonancia con la situación crítica por la que atraviesa la agricultura tradicional, que propicia estos procesos. Pero esta situación difícil por la que atraviesan las actividades agrarias en el ámbito no desmerece la cualificación que ostenta su espacio físico para acoger con éxito múltiples usos de carácter rural, que puede recobrar interés a partir de ciertas reordenaciones productivas o por incidencia de un modelo territorial que propicie una integración coherente entre las dimensiones urbana y rural.

Los ámbitos identificados por el Plan como zonas sometidas a restricciones de usos y transformación pretenden, básicamente, preservar el patrimonio territorial de la aglomeración, como componente básico de la estructura e identidad territorial, poniéndolo en valor como recurso para la ordenación del territorio y el desarrollo local y metropolitano, y así evitar la pérdida de sus valores naturales, ambientales, ecológicos, culturales y paisajísticos por la acción urbanística, e impedir cualquier forma de urbanización, edificación, uso o transformación en los ámbitos protegidos o en su entorno que pueda suponer la pérdida de sus valores. Con ello el Plan contribuye a un desarrollo territorial sostenible, corrigiendo o eliminando los procesos que provocan la ruptura del equilibrio ambiental, y apostando por la conservación, recuperación y protección del medio ambiente natural y la

ÁREAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIONES



ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL:

- a) ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS (ENP):
 - ENP 1. PARQUE NATURAL MONTES DE MÁLAGA
 - ENP 2. PARQUE NATURAL DESEMBOCADURA DEL RÍO GUADALHORQUE
 - ENP 3. PARQUE NATURAL DESFILADERO DE LOS GAIFANES (DQ)
- b) ESPACIOS INCLUIDOS EN LA RED NATURA 2000 (ENCL): SIERRA DE ALCAPARRÁN Y AGUAS, RÍOS GUADALUPEÑA, FUENGIROLA, GUADALHORQUE, FANALUS Y PEBELAS
- c) MONTES DE DOMINIO PÚBLICO
- d) DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO, CAUCES Y HUMEDALES
- e) DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE
- f) RED DE VIAS PECUARIAS

VIAS PECUARIAS

ZONAS DE PROTECCIÓN TERRITORIAL:

- a) ÁMBITOS SERRANOS Y PARQUE DE FUENTE CAÑICERA DEL RÍO ALAMINOS:
 - ZPT 1. SIERRA DE MÁLAGA
 - ZPT 2. SIERRA DE PIZARRA O DEL HACHO
 - ZPT 3. SIERRA DE CÁRMANA
 - ZPT 4. SIERRA BLANCA, SIERRA CAÑICHA, ARIJAYA
 - ZPT 5. SIERRA DE AGUAS
 - ZPT 6. FUENTE CAÑICERA DEL RÍO ALAMINOS
- b) MONTES DE MÁLAGA
- c) REGADIOS DEL GUADALHORQUE
- d) ÁREAS DE TRANSICIÓN

prevención de daños a las personas y a los bienes frente a los riesgos naturales.

En el Plan se identifican dos categorías de ámbitos territoriales sometidos a restricciones de usos transformación por la presencia en las mismas de valores naturales, ambientales, culturales, paisajísticos y territoriales, o por ser terrenos con riesgos naturales: Las Zonas de Protección Ambiental y las Zonas de Protección Territorial.

6.1. LAS ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Las Zonas de Protección Ambiental son aquellas unidades territoriales que el Plan considera con un alto valor ecológico, ambiental y/o paisajístico, que están sujetas a algún régimen de protección por la correspondiente legislación sectorial. En ellas las propuestas del Plan pretenden garantizar la total preservación de sus características actuales de acuerdo con lo que en cada caso establezca la normativa ambiental de aplicación. En estas áreas se prohíben expresamente los usos residenciales, las instalaciones deportivas de carácter extensivo, los aprovechamientos agrícolas intensivos, y cualquier actividad o edificación que no esté destinada al servicio de las explotaciones agropecuarias o a la adecuación naturalística y recreativa. Todos los ámbitos categorizados como Zonas de Protección Ambiental deben tener en el planeamiento urbanístico la consideración de suelo no urbanizable de especial protección.

Se incluyen en esta categoría

a. Los Espacios Naturales Protegidos:

- Parque Natural de los Montes de Málaga.
- Paraje Natural de la Desembocadura del Guadalhorce.
- Paraje Natural del Desfiladero de los Gaitanes (ZIC).

b. *La Red Natura 2000* que incluye la Sierra de Alcaparain y Aguas y de los ríos Guadalmedina, Fuengirola, Guadalhorce, Fahalas y Pereilas.

c. *Los Montes de Dominio Público Forestal*. Montes catalogados cuyo dominio pertenece a cualquiera de las Administraciones, –Estado, Comunidad Autónoma Andaluza y/o un Ayuntamiento– o a una Entidad Pública. En la aglomeración urbana de Málaga se localizan 21 montes de dominio público forestales. Son propiedad de los Ayuntamientos de Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Álora, Benalmádena, Coin, Málaga y Torremolinos o de la Junta de Andalucía.

d. *El dominio público marítimo terrestre*. El Plan, de acuerdo a sus objetivos y a lo establecido en el artículo 23.2 de la Ley de Costas, recomienda el incremento de la servidumbre de protección hasta los 200 metros en los suelos colindantes con dominio público marítimo terrestre que a la entrada en vigor del mismo estuvieran clasificados como no urbanizables o urbanizables no sectorizados (no programados).

e. *El dominio público hidráulico*. Constituido por las aguas continentales, tanto las superficiales como las subterráneas renovables con independencia del tiempo de renovación; los cauces de corrientes naturales, continuas o discontinuas; y los lechos de los lagos y lagunas y los de los embalses superficiales en cauces públicos. Respecto a las áreas vinculadas a la red hídrica de la aglomeración, el Plan propone para éstas la necesidad de proteger la calidad de sus aguas, sus características naturales y, en especial la flora, la fauna y el paisaje que les sean propios, así como potenciar el uso público de las márgenes y mantener o aumentar, cuando así se considere necesario para la seguridad de las personas o de las cosas, su capacidad de evacuación. La red hídrica se convierte así en estructura lineal de interconexión que fortalece y amplía territorialmente el sistema de movilidad alternativa vinculado con el ocio y el esparcimiento de la población metropolitana, y complementariamente, como argumento de activación de actividades ligadas con el ecoturismo y el turismo de naturaleza.

f. *Las vías pecuarias*. El objetivo del Plan es que una vez estén puestos en valor estos elementos, explicitados para los ciudadanos y visitantes, se configuren como claves del nuevo subsistema relacional, actuando a su vez como conectores paisajísticos, es decir, como ámbitos de transición entre estructuras paisajísticas que garantizan su continuidad territorial, sin perjuicio de su naturaleza pecuaria.

6.2. LAS ZONAS DE PROTECCIÓN TERRITORIAL

En las Zonas de Protección Territorial se integran los ámbitos que desde la perspectiva del conjunto de la aglomeración deben quedar preservados de la urbanización, en función de sus características ambientales o paisajísticas, por sus valores, actuales y potenciales, de carácter agrícola, ganadero, forestal, cinegético o análogo, o por su función equilibradora del territorio de la aglomeración. De igual forma, se incluyen en estas áreas suelos que presentan riesgos ciertos de erosión, desprendimientos, corrimientos, u otros riesgos naturales. Con carácter general en estas zonas sólo se prevén actividades que no inciden en sus valores ambientales, naturales y paisajísticos, así como los usos agrícolas, ganaderos y forestales que no sean perjudiciales para los valores en presencia. Excepcionalmente se admiten actuaciones de interés público para la ubicación de equipamientos o instalaciones de turismo rural. En la Sierra de Mijas, donde se desarrolla una importante actividad extractiva, el Plan permite el mantenimiento de las actuaciones que cuentan con las correspondientes autorizaciones.

La delimitación de las Zonas de Protección Territorial constituye un elemento fundamental del modelo territorial para el conjunto de la aglomeración, pues se integran en esta categoría los suelos que, conforme al interés general y atendiendo a los principios del desarrollo sostenible, el Plan debe preservar porque no son adecuados ni necesarios para atender las necesidades urbanísticas. Su delimitación se ha efectuado a partir de elementos físicos o geográficos fácilmente perceptibles y perdurables en el tiempo (un río, un viario, una

vía pecuaria,... etc.), y cuando no es posible a la escala del Plan, se ajustarán por el planeamiento urbanístico municipal, atendiendo a criterios semejantes. En estas zonas se han incluido por tanto espacios con valores intrínsecos (naturales, agrarios o paisajísticos), y otros donde sus mayores valores radican en su posición en el territorio, como inhibidores de procesos no deseables de conurbación; no se han incluido algunas zonas colindantes con las ya urbanizadas, que por la gran profusión de usos urbanos existentes se considera que deben ser ordenados por el planeamiento municipal.

Se integran en esta categoría los siguientes ámbitos, para cada uno de los cuales el Plan establece unos criterios mínimos para la regulación de usos por el planeamiento urbanístico general:

- a. *Los ámbitos serranos de Sierra Mijas, Sierra de Pizarra, Sierra de Cártama, Sierra de Aguas, Sierra Blanca-Sierra Canucha-Alpujata y el paraje de Fuente-Cabecera del río Alaminos.* Se trata de espacios relativamente extensos con uso y/o vocación principalmente forestal, en los cuales la cubierta forestal cumple una función ambiental, de protección contra la erosión. Tienen además valores paisajísticos de gran interés en el contexto de la aglomeración urbana, y cuando la vegetación se ha mantenido presentan además valores faunísticos. Se ven sometidos a múltiples tensiones o impactos que conlleva su deforestación progresiva y el consecuente aumento de la erosión y las escorrentías, a lo que se suma la actividad extractiva, desarrollada principalmente en la Sierra de Mijas, y la paulatina urbanización de sus piedemontes.
- b. *Los Montes de Málaga.* El espacio que rodea el Parque Natural Protegido de igual nombre tiene valores naturalísticos y/o ambientales semejantes al espacio protegido, aunque está sometido en la actualidad a una dinámica de usos y ocupaciones de gran complejidad. Se integra como área de interés territorial por su interés paisajístico y porque es una zona sometida a riesgos de erosión como consecuencia de las fuertes pendientes existentes, la progresiva deforestación y las escorrentías.
- c. *Los ámbitos de regadíos del Guadalhorce.* Área de interés ambiental, paisajístico, productivo y cultural, que constituye uno de los elementos definitorios de la identidad de la aglomeración urbana de Málaga. La conjunción de la paulatina sustitución de la actividad agraria, la estructura minifundista, la buena accesibilidad y las suaves pendientes, que suponen una excepción en el conjunto del ámbito, ha provocado la extensión del proceso urbanizador por el Valle, en algunos casos sobre áreas inundables, degradando uno de los principales recursos territoriales de la aglomeración. Se incluyen como zonas de protección territorial por la necesidad de salvaguardar los valores ambientales y paisajísticos preexistentes, por el interés de mantener la actividad agraria que forma parte de la base económica de la aglomeración, y para frenar su deterioro y ocupación por usos urbanos.
- d. *Las Áreas de Transición,* son ámbitos de carácter natural, que son necesarios preservar debido a sus valores am-

bientales en el contexto de un espacio muy urbanizado, por su función de corredores naturales de interconexión entre los distintos espacios sometidos a algún régimen de protección por legislación, por su función de preservación de zonas sometidas a riesgos de erosión, coadyuvando a la conformación de un sistema ambiental equilibrado dentro del ámbito de la aglomeración urbana.

Los ámbitos señalados deben clasificarse por el planeamiento urbanístico como suelos no urbanizables por planificación territorial, si bien la normativa correspondiente a cada espacio establece una regulación más detallada, especialmente en lo que se refiere a los espacios de transición, que pueden ser incorporados al proceso urbanístico cuando quede acreditada la necesidad de incorporar dichos suelos al crecimiento natural de la ciudad.

6.3. LOS RIESGOS Y LA PROTECCIÓN DEL TERRITORIO

En la aglomeración urbana de Málaga los riesgos de mayor repercusión son las inundaciones, como consecuencia de las elevadas pendientes, su régimen hídrico irregular con precipitaciones poco frecuentes pero torrenciales, y la ausencia de elementos vegetales que frenen la escorrentía. Es además una zona geológicamente activa, sujeta a riesgos de erosión y deslizamientos y con nivel de riesgo alto en relación con posibles incendios forestales. A estos riesgos se suman los de contaminación en el litoral y los derivados del transporte de mercancías peligrosas.

El Plan establece que los instrumentos de planeamiento general, en función de la información aportada por los organismos sectoriales competentes, deben zonificar el término municipal en función del tipo y peligrosidad del riesgo, y deben establecer los procedimientos de prevención a adoptar por las actuaciones urbanísticas según las características del medio físico sobre el que se implanten. Ello implica incluir en la ordenación la delimitación de las zonas inundables, el dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía, estableciéndose como directriz fundamental que dichos suelos tengan la consideración de no urbanizables o de espacios libres de uso y dominio público en suelos con la clasificación de urbanos o urbanizables.

Así mismo, el Plan establece principios para la integración de las actuaciones en el territorio y el paisaje, y criterios para la sostenibilidad de las actuaciones urbanísticas en el territorio en materia de agua y energía, en relación con la movilidad, para la reducción de la movilidad motorizada y en vehículo privado, y criterios para evitar y minimizar la contaminación acústica. Igualmente, se establecen directrices para la fase de ejecución de los proyectos de infraestructuras y de urbanización con el fin de minimizar sus efectos territoriales y ambientales.

7. LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO-CULTURAL

El Plan contribuye a la protección del patrimonio entendiendo este, no como elementos aislados de mayor o menor relevan-

cia, sino como conjunto plural de bienes diversos de interés por formar parte de la cultura o identidad de la aglomeración urbana. Se entiende por tanto el patrimonio como un producto social, como un medio y un instrumento para mejorar la calidad de la vida humana, y que incluye aquellos fragmentos de la estructura física del territorio que constituyen sus señas de identidad, cuya preservación debe estar encaminada al bienestar social.

El Plan incluye los bienes incluidos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz cuya protección está garantizada por la normativa sectorial por lo que el Plan los recoge como afección establecida por dicha legislación, incorporándolos como elementos de interés territorial a integrar en el Sistema de Espacios Libres en los casos que sean susceptibles de integración o conexión con el modelo propuesto.

El Plan considera necesario además que el planeamiento urbanístico, en sus Catálogos, identifique y proteja en cada municipio otros elementos de interés en la escala local y metropolitana y los integre en los procesos de nuevas ocupaciones de suelo, procurando no solo su documentación y conservación sino su recuperación y puesta en valor.

El Plan establece además recomendaciones para la protección de los centros históricos de cada uno de los asentamientos que conforman la aglomeración urbana de Málaga, orientadas a la conservación del tejido residencial, al apoyo a las actividades productivas tradicionales y los edificios necesarios para su funcionamiento, al mantenimiento de la densidad poblacional y la edificabilidad actual, a la activación de los cascos como centros de la vida pública de cada uno de los asentamientos, a la conservación de los trazados y a la adecuación y reurbanización del espacio público existente, a la protección del patrimonio inmueble con valores históricos o culturales, a la rehabilitación de las zonas degradadas, a la mejora de las condiciones ambientales, a la restricción del tráfico privado, así como al fomento de la actividad turística de los mismos.

8. LAS REDES DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS BÁSICOS

Las infraestructuras básicas deben integrarse en el proceso planificador tomando en consideración los condicionantes que comportan y coordinando el proceso de decisiones en el que intervienen diferentes niveles competenciales. Ello implica coordinar y optimizar los recursos disponibles, procurando la unificación de sus reservas y servidumbres, fomentando la coordinación de las infraestructuras básicas, entre sí, y con la planificación territorial y urbanística. Una planificación integrada, coherente con la capacidad sustentadora del territorio y del medio ambiente, requiere la consideración de los servicios auxiliares imprescindibles para el funcionamiento de la ciudad existente y de los nuevos crecimientos futuros.

El desarrollo de las infraestructuras básicas requiere una tipología diversificada, tanto en cuanto a requerimientos de lo-

calización como a las características de los soportes físicos. Dada la importancia de las determinaciones urbanísticas en el funcionamiento y calidad de estos servicios, el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga establece criterios para su óptima localización teniendo en cuenta los diferentes requerimientos de los diferentes sistemas y tipología de infraestructuras.

8.1. SOBRE EL CICLO INTEGRAL DEL AGUA

Las actuaciones propuestas en el presente Plan tienen como fundamento principal garantizar plenamente el suministro de agua en la aglomeración de Málaga, mediante un aprovechamiento sostenible de los recursos hídricos, utilizando todos los sistemas e instalaciones disponibles. Este fundamento surge de la aplicación del contenido de la Directiva Marco Europea del Agua, así como la propia legislación española de aguas, y el Decreto 240/2005, de 2 de noviembre, por el que se regulan medidas excepcionales ante la situación de sequía en diversos municipios de Málaga, que establecen como principio básico realizar una forma de gestión que permita la protección del conjunto de los recursos hidrogeológicos y sus ecosistemas asociados, para hacerlos compatibles con los usos residenciales, y las actividades productivas y relacionadas con el ocio y el turismo.

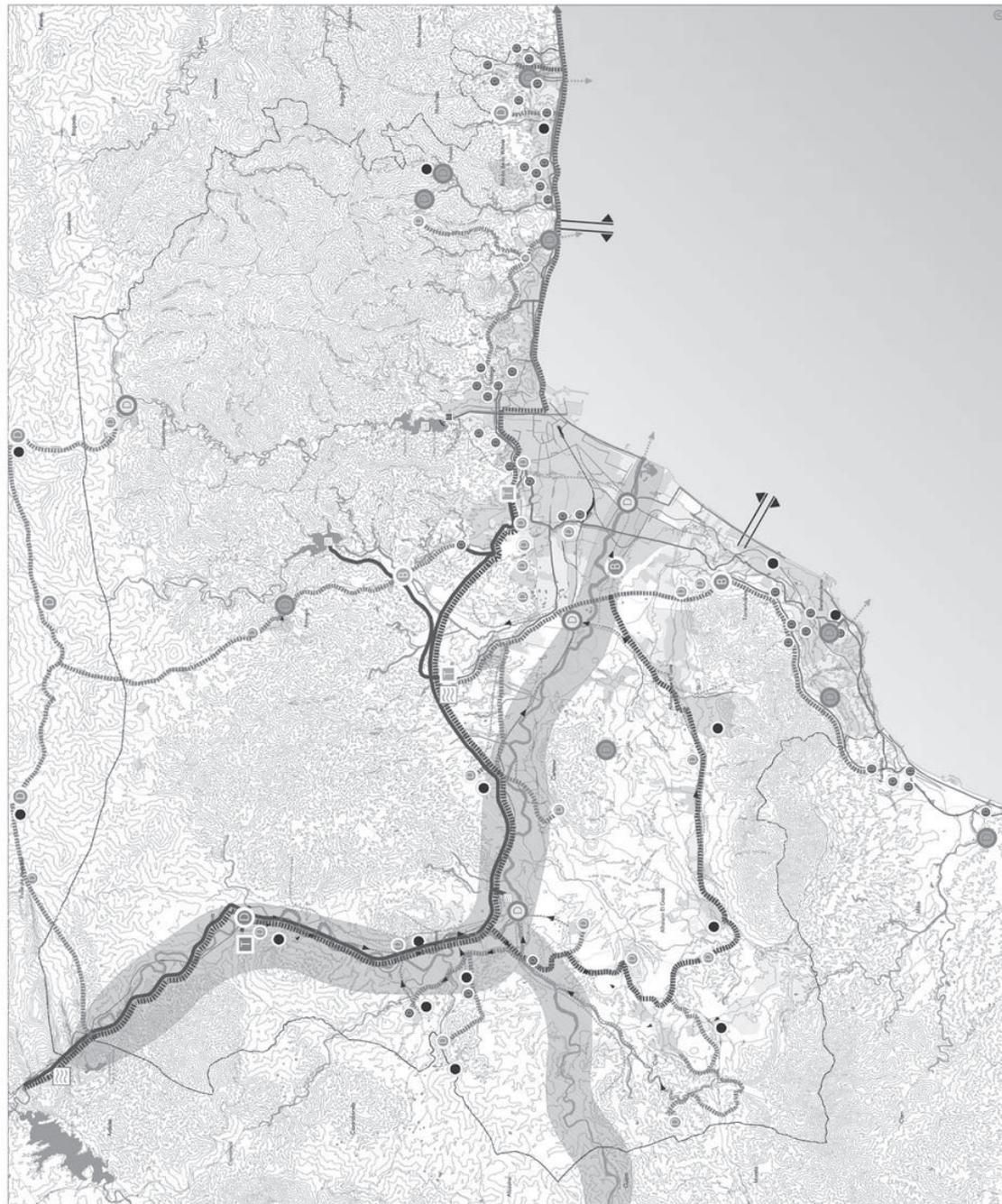
Su aplicación directa en la aglomeración metropolitana de Málaga, supone utilizar todos los recursos hidráulicos disponibles que puedan garantizar la dotación a la población actual, junto con las previsiones de crecimiento previstas. Ello supone integrar tanto los recursos superficiales de los embalses, como realizar un mejor aprovechamiento de los recursos procedentes de aguas subterráneas, siempre y cuando su calidad lo permita, de forma que no se comprometa en ningún caso la explotación racional del nivel normal de los acuíferos, así como las aguas obtenidas mediante procesos de desalación.

Asimismo, es objetivo básico del Plan desarrollar plenamente la utilización de los recursos procedentes de la reutilización de los vertidos de las EDAR para usos agrícolas, actividades de ocio-recreativas y riego de jardines y zonas verdes, a partir del criterio del vertido cero al medio marino para las aguas depuradas. Resulta esencial además incorporar la desalación del agua del mar como una fuente adicional de recursos hídricos de forma flexible y a costes admisibles, para completar los recursos necesarios.

8.1.1. La situación sobre el balance entre recursos y demandas

El balance final para el año horizonte 2020, entre recursos disponibles y demandas del *Subsistema I-3* (cuencas hidrográficas vertientes al mar entre la desembocadura de los ríos Guadiaro y Guadalhorce), en el que se engloban los recursos hídricos de Benalmádena y Torremolinos, el documento de Seguimiento y Revisión del Plan Hidrológico de la Cuenca Sur (SRPHCS) refleja una situación aproximada de equilibrio, si bien, es necesario indicar, que la consecución de dicho equilibrio requiere la aportación de transferencias externas

EL CICLO DEL AGUA



- RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA**
- A. RED EXISTENTE**
- CANAL PRINCIPAL DE GUADALQUIVIR: ETAP EL ALBAJA
 - CANAL GENERAL DE ABASTECIMIENTO
 - REDES URBANAS PRINCIPALES
 - ETAP
 - PLAN DE DISTRIBUCIÓN
 - ESTACIÓN BOMBAO
 - MANOSEROS CON RECIPIENTES SUBTERRÁNEOS PROFUNDO, MEDIANO Y SUPERFICIAL
 - MODERNIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES EXISTENTES.
- B. RED PROPUESTA**
- NUEVA CONDUCCIÓN GENERAL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR
 - NUEVA CONDUCCIÓN GENERAL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR: ETAP EL ALBAJA
 - NUEVA CONDUCCIÓN GENERAL DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR: ETAP EL ALBAJA, SIST. COSTA DEL SUR ORIENTAL
 - NUEVA CONDUCCIÓN GENERAL DE ABASTECIMIENTO AL MUNICIPIO
 - NUEVA UBICACIÓN DE LA DESALACIÓN DEL GUADALQUIVIR: 300000
 - NUEVO DEPÓSITO DE REGULACIÓN PRINCIPAL GUADALQUIVIR: 10000
 - NUEVOS DEPÓSITOS DE DISTRIBUCIÓN URBANA
 - NUEVA UBICACIÓN DE BOMBEO
 - NUEVA ETAP
 - AMPLIACIÓN ETAP
 - GESTIÓN INTERNA DE LA CUENCA DEL GUADALQUIVIR Y RÍO GRANDE
- SISTEMA DE SANEAMIENTO, DEPURACIÓN Y REUTILIZACIÓN DE AGUAS RESIDUALES.**
- A. RED EXISTENTE**
- DISEÑO INTERIOR DE RED
 - REDES URBANAS PRINCIPALES
 - BARRIO URBANIZADO
 - E.D.A. EXISTENTE
 - CANALES DE REGO DEL VALLE DEL GUADALQUIVIR
- B. RED PROPUESTA**
- PROPUESTA DE NUEVOS COLECTORES GENERALES
 - SOLUCIÓN A CORTO PLAZO
 - NUEVA E.D.A.
 - NUEVA E.D.A.
 - NUEVA E.D.A.
 - REUTILIZACIÓN DE RED E.D.A. REGO BAO GUADALQUIVIR.
 - REUTILIZACIÓN DE RED E.D.A. REGO BAO GUADALQUIVIR.
 - USOS OCIO RECREATIVOS Y ZONAS VERDES MICHOMES INCLUSIÓN.

de volumen cercano a los 22 hm³/año, para lo cual desde el sector público se están desarrollando medidas y diferentes alternativas en la Costa del Sol Occidental, sobre todo para la atención del abastecimiento urbano.

Por su parte, el balance final entre recursos disponibles y demandas del *Subsistema II-1* (cuena hidrográfica del río Vélez) que refleja el SRPHCS para el año horizonte, en el que se engloban los recursos hídricos para satisfacción de las demandas de Rincón de la Victoria y Totalán, presenta también una situación aproximada de equilibrio, si se finalizan una serie de actuaciones tales como las de puesta en riego de la margen derecha del Plan Guaro junto con el aprovechamiento conjunto de las aguas superficiales reguladas del embalse de La Viñuela con el uso en golf y regadíos de las aguas residuales regeneradas del litoral de la Costa del Sol Oriental y el aprovechamiento de las subterráneas (acuiferos aluvial del río Vélez y de La Alberquilla), junto con la necesaria mejora y modernización paralela de los regadíos de la zona consiguiendo, con ello, reducción de la necesidad de nuevos recursos, que caso de ser necesarios podrían ser aportados por la desalación de agua de mar, sobre todo para la demanda estacional inducida.

Para el *subsistema I-4*, que es el que más afecta al ámbito del Plan, el SRPHCS efectúa una reevaluación de las demandas respecto del PHCS, resultando un total de demanda en el año horizonte (2020) de unos 340,0 hm³/año, con una situación prevista de déficit estructural de 3,6 hm³/año, lo que lleva a considerar que las cifras resultantes para este Subsistema I-4, respecto de las necesidades para abastecimiento urbano, en general, no son preocupantes en demasía en cuanto a la capacidad de atención de esas demandas a medio y largo plazo. Ahora bien, es necesario advertir que satisfacer estas demandas, que en la situación inicial supone para el conjunto de este subsistema un déficit estructural previsible en torno a 55 hm³/año según el SRPH, implica además de completar una serie de actuaciones previstas para el año horizonte 2010, de las que la construcción del embalse de Casasola ya se ha efectuado, llevar a cabo otra serie de actuaciones entre las cuales cabría destacar el incremento de la explotación conjunta de aguas en la cuenca del Guadalhorce y la reutilización de las aguas residuales generadas en dicha cuenca. Ello sin olvidar nuevas circunstancias como la consideración de la reducción de las aportaciones naturales por causa del cambio climático, la necesidad de reserva de volúmenes de agua para cumplimiento de los objetivos ambientales de las masas de agua que puedan establecerse así como determinaciones de los futuros programas de medidas.

No preveía el PH ni el SRPH la implantación en el subsistema I-4 de desalación de agua de mar, con destino básicamente al abastecimiento de consumo humano, pero se trata de una alternativa que hay que considerar para el exceso o incremento de consumo de agua de este tipo en el total de la aglomeración urbana de Málaga.

A partir de este balance, y formando parte de la estrategia para la diversificación de los recursos hidráulicos, los recursos a considerar serían los siguientes:

- Utilización de recursos de aguas superficiales procedentes del sistema de embalses.
- Utilización de los recursos de las aguas subterráneas desde los acuíferos con capacidad de aportación garantizada.
- Mejora y modernización de las instalaciones de los sistemas de abastecimiento de agua tanto urbanos como de riego agrícola.
- Desalación del agua del mar, en consonancia con las actuaciones del Programa AGUA.
- Reutilización del agua tratada en los procesos de depuración.

8.1.2. Actuaciones estructurales para la mejora y modernización de las infraestructuras hidráulicas

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, se describen a continuación cada una de las actuaciones propuestas:

a. Actuaciones para incrementar el aprovechamiento de los recursos de aguas superficiales.

Se proponen una serie de actuaciones estructurales para garantizar la dotación de agua en la aglomeración utilizando todos los recursos y sistemas disponibles, aplicando el principio climático asociado a que la dotación de agua está condicionada por los ciclos de sequía y la disponibilidad de precipitaciones para cubrir la demanda. Por ello, el Plan de la aglomeración propone aumentar los recursos hídricos procedentes de aguas superficiales a través de una adecuada gestión de los recursos hidráulicos desde la flexibilidad, de modo y forma que se produzca un ajuste entre oferta y demanda, dentro del máximo respeto a la calidad ambiental en el ciclo integral del agua. Se proponen las actuaciones siguientes:

- *Inversiones para aumentar los recursos de aguas superficiales en la cuenca del Guadalhorce:*
 - Puesta en servicio del embalse de Casasola (ya operativo) que mejorara los recursos superficiales del sistema a corto plazo.
 - Nueva Conducción General con doble tubería desde los embalses del Guadalhorce hasta el azud de Aljaima.
 - Nueva Conducción General desde el azud de Aljaima hasta ETAP Pilones y ETAP El Atabal.
- *Actuaciones para mejorar la interconexión entre los sistemas Málaga y Costa del Sol Occidental:*
 - Nueva conducción reversible entre el depósito de El Toro y la estación de bombeo de la Cuenca Mediterránea Andaluza.
 - Nueva conducción reversible entre la Estación de Bombeo de la Cuenca Mediterránea Andaluza y la ETAP de Pilones.

– Ampliación de capacidad del canal Bores-Romero en los municipios de Málaga y Torremolinos.

- *Actuaciones para mejorar la interconexión de los sistemas Málaga y Costa del Sol Oriental, (nueva conexión entre embalse de La Viñuela y la ETAP El Atabal).*

Se propone potenciar la capacidad de las conducciones generales mediante una nueva canalización desde La Viñuela hasta la ETAP El Atabal, para mejorar la interconexión entre ambos sistemas aumentando la insuficiente capacidad de las conducciones existentes. De esta manera, las nuevas conducciones generales podrían realizar la explotación del nuevo sistema conjunto de la forma más conveniente, en función de la situación general de la oferta y demanda conjunta.

- *Construcción de la nueva desaladora para la aglomeración urbana de Málaga.*

La utilización de desalación del agua del mar en la aglomeración urbana de Málaga está justificada por la necesidad de disponer de un recurso hídrico en régimen de alta flexibilidad, para poder cubrir con garantía la oscilación de los ciclos de sequía y precipitaciones mediante un sistema autónomo e independiente. Las previsiones para la nueva desaladora consisten en diseñar unas instalaciones con capacidad de desalación de 20 Hm³ al año. La construcción de la desaladora deberá incluir, necesariamente, la construcción de la conducción de interconexión con el canal general de Bores-Romero y con la nueva conducción general prevista entre el depósito El Toro y la ETAP Pilonos, con objeto de conducir el agua desalada hacia la red general de abastecimiento de la aglomeración.

- *Actuaciones en la Desalobrador de El Atabal.*

Se trata de actuaciones de implantación del tratamiento de fangos producidos en la desalobrador de El Atabal, y la prolongación de la conducción de la salmuera de dicha instalación, lo que incrementará el aprovechamiento y la eficiencia de esta planta.

- *Posible construcción de una nueva desaladora para la Costa del Sol Oriental.*

Teniendo en cuenta el déficit estructural de recursos hídricos que presenta la Costa del Sol Oriental, el Plan propone una posible ubicación de una instalación de una desalación con una capacidad de tratamiento de 20 Hm³, formando parte de la estrategia de establecer una gestión unitaria entre los sistemas hidráulicos de la aglomeración urbana de Málaga junto con la Costa del Sol Oriental.

- b. *Actuaciones para la ampliación y mejora de instalaciones para la extracción de recursos subterráneos.*

El Plan propone un mayor aprovechamiento de los recursos subterráneos del sistema, siempre que se extraigan de los acuíferos los caudales posibles, y sin alterar los niveles medios de cada uno de ellos. En la actualidad, y con

la excepción del sistema de abastecimiento supramunicipal de Aguas de Los Verdiales mediante aguas subterráneas, la mayor parte de las extracciones de aguas subterráneas son realizadas por los ayuntamientos directamente hacia sus depósitos de distribución.

En relación con el suministro a los municipios de Casabermeja y Almogía a través de Aguas de Los Verdiales, se proponen las siguientes actuaciones estructurales:

A corto plazo

- Nuevos pozos y sondeos en Puntal y Las Pedrizas para incrementar las extracciones en el sistema de Aguas de Verdiales.
- Nuevos depósitos de regulación en cabecera del sistema Aguas de Los Verdiales, junto a los pozos de Puntal y Las Pedrizas.
- Ampliación de las canalizaciones de suministro a Casabermeja y Almogía desde los pozos de Puntal y Las Pedrizas hasta conectar con los depósitos municipales.

A medio-largo plazo

- Interconexión entre los sistemas del río Guadalhorce - Aguas de Los Verdiales, mediante nuevas conducciones reversibles.

Por otro lado, y respecto a las mejoras de los aprovechamientos de la extracción de recursos de aguas subterráneas, el nuevo Plan Hidrológico de la Demarcación cuyos trabajos ya se han iniciado se propone contemplar actuaciones de mejora y modernización de instalaciones en los siguientes municipios: Torremolinos, Benalmádena, Cártama, Rincón de la Victoria, Alhaurín de la Torre, Alhaurín El Grande, Totalán, Coín, Alora y Pizarra.

- c. *Ampliación y mejora de la red general metropolitana de la aglomeración.*

El Plan propone una serie de actuaciones en nuevas canalizaciones e infraestructura de potabilización y depósitos de distribución, como propuesta de carácter metropolitano para mejorar la red de distribución general en alta a los sistemas municipales de la aglomeración, así como actuaciones de corrección y mejora del agua en origen. Son las siguientes:

- *Nueva ETAP norte de cabecera, nuevo depósito de regulación general del valle del Guadalhorce, y nueva conducción general de abastecimiento a los municipios del valle del Guadalhorce.*

Con el objetivo de garantizar el suministro a los municipios del valle del Guadalhorce desde los embalses de cabecera de cuenca, se propone la construcción de una nueva Estación de Potabilización de cabecera de la cuenca del Guadalhorce, un nuevo depósito de regulación general junto a ella, y una nueva tubería general de suministro hacia los depósi-

tos de distribución principal de los municipios del valle. La conducción finalizará en la ETAP de Pílonas, para garantizar una doble solución de suministro al sistema de distribución municipal.

- *Nueva conducción general de conexión entre la ETAP norte de cabecera y el sistema de Aguas de Verdiales: impulsión al nuevo depósito de regulación de El Puntal.*

La ampliación de los recursos del sistema de Aguas de Verdiales se establece a corto plazo mediante la ampliación de los recursos subterráneos con nuevos pozos en las zonas de El Puntal y Las Pedrizas. Estas instalaciones podrían también funcionar con carácter reversible en ambos sentidos. A medio-largo plazo se propone conectar ambos sistemas mediante una conducción entre la nueva ETAP norte de cabecera de los embalses del Guadalhorce hasta Valle de Abdalajis y desde allí hasta el nuevo depósito de regulación de El Puntal, desde donde se distribuye a los depósitos municipales del sistema Aguas de Verdiales.

- *Nueva conducción general de suministro a Almogía desde el depósito de Puerto de La Torre Alto.*

La ampliación de la capacidad de suministro de agua en Almogía se propone mediante los recursos actuales de aguas subterráneas, mediante la ampliación de las conducciones de Aguas de Verdiales, así como de forma complementaria, mediante las aguas superficiales procedentes del sistema del río Guadalhorce por impulsión. La actuación actualmente en fase de tramitación consiste en la construcción de una conducción por gravedad desde el depósito de Puerto de la Torre Alto hasta el río Campanillas, y una impulsión mediante bombeo hasta el nuevo depósito de distribución previsto para el núcleo urbano.

- *Modernización del sistema de abastecimiento de agua en la Barriada de Olías.*

La mejora de las infraestructuras de abastecimiento de agua en la barriada de Olías, núcleo urbano de la zona de Montes de Málaga, permitirá garantizar los recursos hidráulicos en esta barriada, mediante una impulsión derivada de la conducción general existente en la costa hasta el nuevo depósito de distribución.

- *Nueva conducción principal para mejorar el abastecimiento de la zona oriental de Málaga.*

La actuación consiste en construir una nueva tubería para la conexión entre el depósito de Tassara y el límite del término municipal de Málaga, a la altura de La Araña, donde conecta con la conducción general de la Costa Oriental.

- d. *Actuaciones sobre las infraestructuras de tratamiento de agua y potabilización.*

El Plan propone la mejora y ampliación de capacidad de las instalaciones de potabilización y desalobración existentes en la aglomeración. Las actuaciones propuestas son:

- Ampliación de las instalaciones de desalobración del agua en la ETAP El Atabal.

- Ampliación de capacidad de tratamiento y mejora de la potabilización en la ETAP de Pílonas.

- Nueva estación de tratamiento de potabilización Norte, para suministro al valle del Guadalhorce: Álora, Pizarra, Coín, Cártama, Alhaurín el Grande y Alhaurín de la Torre, que permitirán suministrar agua de los recursos superficiales procedentes de la regulación del río Guadalhorce hacia los núcleos urbanos de Álora, Pizarra, Coín, Cártama, Alhaurín el Grande y Alhaurín de la Torre, así como a las pedanías de Villafranca del Guadalhorce, Zalea, Cerralba, Casapalma y Estación de Cártama, reduciendo así la dependencia del sistema de pozos y sondeos del acuífero, como sucede actualmente en la mayor parte de los municipios.

- e. *Ampliación de la red de depósitos de distribución general en los sistemas municipales.*

- *Nuevos depósitos de regulación general.*

Se proponen dos nuevos depósitos de regulación general:

- El depósito de regulación de cabecera de la cuenca del Guadalhorce, junto a la futura ETAP norte.

- Los depósitos de regulación para el sistema de Aguas de Verdiales para garantizar el suministro de aguas subterráneas para los municipios de Almogía y Casabermeja. Este depósito se encuentra fuera de la delimitación del ámbito del Plan de la aglomeración.

- *Nuevos depósitos de distribución urbana.*

La construcción de nuevos depósitos principales en los municipios de la aglomeración para los nuevos desarrollos urbanísticos previstos, es otra de las actuaciones principales propuestas para ampliar la capacidad de almacenamiento actual y también para asumir el abastecimiento a los nuevos desarrollos previstos en el Plan. Se propone la construcción de nuevos depósitos en los municipios de Málaga, Cártama, Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Almogía, Coín, Álora y Pizarra, sí como en los núcleos de Villafranca del Guadalhorce y Gibralgalia.

- f. *Actuaciones en restauración hidrológica y defensa contra inundaciones en los ríos y arroyos de la aglomeración de Málaga.*

Las actuaciones propuestas en materia de restauración hidrológica y defensa contra inundaciones se corresponden con el contenido y propuestas del Decreto 189/2.002, de 2 de Julio, de la Junta de Andalucía, por el que se aprueba el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces, elaborado por la Agencia Andaluza del Agua de la Conserjería de Medio Ambiente. Las principales actuaciones propuestas por ser de interés de la Comunidad Autónoma de Andalucía, son las siguientes:

- Restauración hidrológico-forestal y regeneración de riberas en la cuenca de los ríos Guadalmedina y Campanillas en Málaga.
- Restauración hidrológico-forestal y regeneración de riberas en la cabecera de los embalses de Casasola y Pílonas.
- Restauración hidrológico-forestal, regeneración de riberas y reforestación de los ríos Guadalhorce y Grande.

El Plan de la aglomeración propone revisar los criterios de actuación para realizar actuaciones hidráulicas destinadas a la mejora de las condiciones de desagüe de los ríos, en aplicación de la filosofía de la denominada "Nueva Cultura del Agua". Por ello, y además de las actuaciones de restauración y regeneración ambiental de los espacios fluviales, se propone, salvo en aquellos casos en que sea absolutamente necesario por estrictos motivos de seguridad, evitar la construcción de nuevos proyectos de encauzamientos mediante cauces rígidos por resultar contrario a los objetivos de la Directiva Marco del Agua, al producir en muchas ocasiones consecuencias irreversibles para el equilibrio ambiental y dinámico de los cauces.

g. Actuaciones en infraestructura de Saneamiento y Depuración.

La mejora en las infraestructuras de saneamiento y depuración en la aglomeración urbana de Málaga debe ser una prioridad básica para corregir las deficiencias existentes del sistema, en cumplimiento de la vigente norma europea sobre la Directiva Marco del Agua. Para ello, el Plan define una serie de actuaciones necesarias para conseguir la aproximación al objetivo del vertido cero de los efluentes, incrementando la reutilización de las aguas depuradas destinada a la dotación de usos agrícolas, riego de zonas verdes y actividades ocio-recreativas.

Las actuaciones propuestas son las siguientes:

- *Actuaciones en nuevas EDAR:*
 - EDAR para los Alhaurines, Cártama y sectores norte y oeste del municipio de Málaga, a localizar en la confluencia de los ríos Guadalhorce y Campanillas. A esta nueva EDAR se deben incorporar las aguas residuales generadas por parte de Puerto de la Torre y la cuenca occidental del municipio de Málaga.
 - EDAR Guadalhorce-Grande para Coín, Álora, Pizarra y Villafranca del Guadalhorce a construir próxima al encuentro de los ríos Guadalhorce y Grande, consiste en una propuesta ya asumida por las administraciones responsables de la gestión del agua, encontrándose actualmente en fase de ejecución con todos sus elementos e infraestructuras.
 - Extensión del colector general de Álora hasta El Chorro, pasando por Barriobermejo y Caracuel, garantizando la infraestructura del saneamiento en toda la cuenca desde los propios embalses, garantizando el buen estado ecológico del río.

– Nuevo colector general para los vertidos procedentes del núcleo urbano de Coín. El trazado del colector acompaña al río Grande en su margen derecha hasta su encuentro con el Guadalhorce.

– Nuevo colector general en Villafranca del Guadalhorce hasta la nueva EDAR conjunta.

• *Actuaciones de mejora en las EDAR existentes:*

– Mejoras ambientales en las instalaciones de la EDAR Guadalhorce para la mejora de la calidad de los vertidos y las condiciones ambientales de calidad atmosférica del aire emitido por los procesos de depuración.

– Mejora y acondicionamiento de la red de colectores generales del municipio de Málaga hasta la EDAR del Guadalhorce.

– De acuerdo con el Plan de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos de la Provincia de Málaga: La mejora y ampliación de la red de alcantarillado en el núcleo urbano de Álora, en el barrio de El Puente y en Arroyo de la Miel (Benalmádena).

– Actuaciones de mejora y acondicionamiento de los emisarios submarinos de las EDAR costeras. Aunque no se consideran prioritarias se propone actuaciones para el acondicionamiento y mejora de los emisarios submarinos existentes de las principales EDAR costeras, con objeto de garantizar su funcionalidad y mantenimiento de las instalaciones existentes y asegurar las condiciones de explotaciones corresponden con el acondicionamiento de los emisarios submarinos de las EDAR de Benalmádena, Arroyo de la Miel, Guadalhorce, Peñón del Cuervo y Rincón de la Victoria.

h. Reutilización: Actuaciones para dotación de agua regenerada para usos ocio-recreativos, riego de campos de golf y zonas verdes municipales.

El sistema para utilización del agua regenerada consistirá en la construcción de nuevos depósitos de almacenamiento y regulación para cada uno de los diferentes municipios a partir de las depuradoras correspondientes a sus propios vertidos, de forma que cada EDAR suministre agua regenerada a los municipios donde depuran.

La propuesta incluye nuevos depósitos municipales y redes de impulsión general desde las EDAR hasta cada uno de ellos, cubriendo la totalidad de municipios de la aglomeración. Esta propuesta necesita ser acompañada con la incorporación de tratamientos terciarios en las EDAR, con objeto de establecer la reutilización directa de los efluentes depurados para los regadíos vigentes del Plan Guadalhorce. Para ello se propone aumentar las instalaciones de depuración terciaria en las EDAR existentes, así como en las nuevas EDAR en proyecto y ejecución incluir sistemas de depuración terciaria con capacidad suficiente para la reutilización de al menos el 80% del total de las aguas depuradas.

El Plan propone incluir nuevas instalaciones de tratamiento terciario o ampliar las existentes para la reutilización de las aguas depuradas para uso agrícola y riego de zonas verdes municipales y riego de los campos de golf existentes en las siguientes EDAR: Guadalhorce, Almogía, Casabermeja, Benalmádena, Fuengirola y Torrealquería.

i. Actuaciones propuestas para dotación de agua regenerada para los usos agrícolas del sistema de Riegos del Guadalhorce.

El Plan propone la puesta en funcionamiento de las instalaciones de reutilización de los vertidos procedentes de las depuradoras, para ser incorporadas mediante impulsión hacia los canales principales del sistema de Riegos del Guadalhorce, incorporando agua regenerada hacia los canales principales de ambas márgenes. Las Estaciones de Depuración que tienen posibilidad de suministrar al sistema de canales son las siguientes:

- Nueva EDAR Guadalhorce-Grande para Coín, Álora, Pizarra y Villafraña del Guadalhorce.
- Nueva EDAR para Cártama, Los Alhaurines y Málaga Norte y Oeste.

Las actuaciones propuestas consisten en la construcción de nuevas canalizaciones mediante impulsión desde las nuevas EDAR de Coín-Álora-Pizarra y desde la nueva EDAR de Cártama-Málaga Norte y Los Alhaurines mediante nuevas estaciones de bombeo hacia las cabeceras del sistema de riegos, distribuyendo hacia los canales principales de márgenes izquierda y derecha del Guadalhorce.

La ejecución de las obras para uso del sistema con agua regenerada ofrece un escenario futuro de abundancia del recurso para el regadío, en el que el desarrollo de la demanda de riego debería depender más del dinamismo de la agricultura de la cuenca que de problemas en la disponibilidad de recursos. No obstante, la operación de reutilización de las aguas residuales tratadas debe ser combinada con un intercambio del régimen concesional, de forma que puedan sustituirse recursos superficiales actualmente destinados al regadío por los procedentes de la regeneración, con las compensaciones correspondientes entre usos, y, de esta forma, liberando o incrementando recursos adicionales de origen superficial regulado para el abastecimiento urbano.

Esta dinámica se encuentra bastante atenuada en relación con las previsiones realizadas en el marco del Plan Coordinado del Guadalhorce (donde se preveían 21.000 hectáreas de riego), y se ha adoptado la cifra de 13.000 hectáreas de posible riego, en virtud del equilibrio necesario sobre la base de las tendencias presentes en la actualidad.

8.2. SOBRE LOS RECURSOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS

El Plan asume los criterios respecto a la producción y consumo de energía, expresados en el Plan Andaluz de Soste-

nibilidad Energética (PASENER), coincidente con los criterios manifestados por la Unión Europea en defensa de establecer políticas de reducción de emisiones, apostando por el aprovechamiento de recursos renovables e impulsando actuaciones a favor del ahorro y la eficiencia energética, lo que derivará en una nueva cultura de la energía basada en criterios de sostenibilidad, destacando la apuesta por el gas natural como recurso de mayor eficiencia energética. Por su parte, la infraestructura eléctrica presenta un serio déficit estructural en cuanto a recuperar el ritmo de modernización de instalaciones y construcción de nuevas subestaciones eléctricas y nuevas líneas de Alta Tensión para garantizar los nuevos desarrollos territoriales.

8.2.1. La mejora y ampliación de las infraestructuras de suministro energético a la aglomeración urbana de Málaga

- *Centrales de ciclo combinado.*

Existe una iniciativa de construcción de central de ciclo combinado ubicada en el entorno de Campanillas. Su construcción estaría relacionada con las actuaciones para mejorar las infraestructuras eléctricas de alimentación general a la aglomeración urbana de Málaga, considerando las tasas de crecimiento previsto de la población, y los incrementos de las actividades económicas.

La central de Campanillas, promovida por Gas Natural, se encuentra en fase de construcción, y se prevé su puesta en servicio durante el año 2009.

El Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga propone la compatibilización de la generación de energía eléctrica de las centrales de ciclo combinado con el respeto ambiental de las soluciones previstas para la utilización de agua de refrigeración. Para ello será se recomienda utilizar agua de reutilización procedente de las EDAR de Guadalhorce y la nueva Estación Depuradora de Cártama y los Alhaurines en condiciones de compatibilización y equilibrio con los usos para el riego agrícola en los riegos del valle del Guadalhorce y el riego de parques y zonas verdes de los municipios colindantes: Málaga, Torremolinos, Cártama y Benalmádena.

- *La mejora y modernización de las infraestructuras energéticas en el interior de la aglomeración. Subestaciones eléctricas propuestas.*

El diseño actual de la estructura de la red energética en este ámbito se corresponde con un semi-anillo básico que actúa como canalizador radial de los flujos eléctricos (ver cartografía). Este pasillo principal perimetral, en conjunción con la línea de costa, encierra la mayor parte del tejido urbano de la ciudad de Málaga, gran parte del término de Alhaurín de la Torre y casi la totalidad del municipio de Torremolinos. En esta zona tienen lugar la mayor concentración de actividad de todo el ámbito subregional.

El actual grupo de subestaciones eléctricas está constituido por las siguientes unidades:

1. Tajo de la Encantada (400kV). Municipio de Álora.
2. Los Ramos (220kV). Municipio de Málaga.
3. Los Montes (220kV). Municipio de Málaga.
4. Polígono (220kV). Municipio de Málaga.
5. Alhaurín de la Torre (220kV). Municipio de Alhaurín de la Torre.
6. Nuevo Chorro (66kV). Municipio de Álora.
7. Abdalajís (66kV). Municipio de Álora.
8. Paredones (66kV). Municipio de Álora.
9. Valle del Guadalhorce (Villafranca del Guadalhorce, 66kV). Municipio de Alhaurín el Grande.
10. Campanillas (66kV). Municipio de Málaga.
11. Benalmádena (66kV). Municipio de Benalmádena.
12. Manantiales (66kV). Municipio de Torremolinos.
13. Marysol (66kV). Municipio de Torremolinos.
14. Secundaria (66kV). Municipio de Málaga.
15. S. Sebatán (66kV). Municipio de Málaga.
16. Ciudad Jardín (66kV). Municipio de Málaga.
17. Centro (66kV). Municipio de Málaga.
18. Perchel (66kV). Municipio de Málaga.
19. Cementos Cala (66kV). Municipio de Málaga.
20. Visos (66kV). Municipio de Málaga.
21. Miraflores (66kV). Municipio de Málaga.
22. Casabermeja.
23. Rincón de la Victoria.

El conjunto de nuevas subestaciones previstas es el siguiente:

1. Cártama (400kV). Municipio de Cártama.
2. Torremolinos (220kV). Municipio de Torremolinos.
3. Europa (Identificación alternativa "Repsol", 220kV). Municipio de Málaga.
4. Centro (Nuevo parque 220kV). Municipio de Málaga.
5. Zapata (66kV). Municipio de Málaga.
6. Aeropuerto (66kV). Municipio de Málaga.
7. S. Julián (66kV). Municipio de Málaga.
8. Universidad (66kV). Municipio de Málaga.
9. Puerto de la Torre (66kV). Municipio de Málaga.
10. Cala del Moral (66kV). Municipio de Rincón de la Victoria.
11. S. Rafael (Identificación alternativa "Cortijo Alto", 66kV). Municipio de Málaga.
12. Salyt (Identificación alternativa La Corta, 66kV). Municipio de Málaga.
13. Puerto San Andrés (66kV). Municipio de Málaga.
14. Seminario (Identificación alternativa "Olletas", 66kV). Municipio de Málaga.
15. Pizarra (66kV). Municipio de Málaga.
16. Cizaña (66kV). Municipio de Málaga.
17. Alquería (66kV). Municipio de Alhaurín de la Torre.
18. Álora (66kV). Municipio de Álora.
19. Castañete (Identificación alternativa "Rosado", (66kV)). Municipio de Málaga.
20. Asperones (66kV). Municipio de Málaga.
21. Desaladora Occidental de Málaga (66kV). Municipio de Málaga.
22. Desaladora Oriental (66kV). Municipio de Rincón de la Victoria.

Se han recogido en este último grupo las subestaciones incluidas en la Planificación de los sectores de Electricidad y Gas 2008-2016 en mayo 2008 así como propuestas de desarrollo de la empresa distribuidora en la zona. Los municipios de localización de las instalaciones podrían en algunos casos verse modificados ante cambios estructurales en las actuaciones expuestas.

- *Nuevas líneas eléctricas de Alta Tensión para garantizar la capacidad de suministro a la aglomeración urbana.*

El crecimiento urbanístico previsto para la aglomeración urbana de Málaga necesita ir acompañado de una ampliación de los recursos energéticos para dar cobertura al incremento de consumos, y a la repotenciación de los usos existentes. Las actuaciones previstas pertenecen por un lado al Plan Energético de Andalucía, Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética 2007-2013 (PASENER 2007-2013) por Acuerdo de 13 de junio de 2006, del Consejo de Gobierno, y a las diferentes concesiones de suministro energético, y a los convenios de colaboración entre administraciones públicas y privadas, cuyo objetivo básico es mejorar las condiciones de calidad del suministro de energía.

- *Nuevas líneas de Alta Tensión para mejorar la distribución energética interior en la aglomeración.*

Se propone la construcción de las siguientes líneas de alta tensión para mejorar la alimentación interior de la aglomeración. Las actuaciones propuestas se construirán en subterráneo, excepto aquellas líneas que se dispongan sobre los pasillos eléctricos en aéreo. Las actuaciones son las siguientes:

- Construcción de un nuevo circuito central de Málaga a 220 kV desde la línea Los Ramos-Montes en paralelo con el cauce del río Guadalmedina hasta la subestación Europa y Polígono. Tramo a construir en Subterráneo.
- Construcción de dos nuevos circuitos a 66 kV entre las subestaciones principales de Alhaurín de La Torre-Manantiales, y Alhaurín de la Torre-Benalmádena. Aéreo a través del pasillo eléctrico propuesto.
- Construcción de dos nuevos circuitos a 66 kV entre las subestaciones principales de Manantiales-Cizaña-San Julián-Polígono, y entre subestaciones Cizaña-Aeropuerto-Polígono. Tramo a construir en Subterráneo.
- Construcción de un nuevo circuito a 66 kV entre las subestaciones principales de Secundaria-San Rafael y San Sebastián. Tramo a construir en Subterráneo.
- Construcción de un nuevo circuito a 66 kV entre las subestaciones principales de Los Ramos-Salyt-Ciudad Jardín. Tramo a construir en Subterráneo.
- Construcción de un nuevo circuito a 66 kV entre las subestaciones de Seminario y Montes. Tramo a construir en Subterráneo.

INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS



RED ELÉCTRICA DE ALTA TENSION Y SUBESTACIONES

- A. RED EXISTENTE**
- LINEA ÁREA DE ALTA TENSION A 400 KV
 - LINEA ÁREA DE ALTA TENSION A 220 KV
 - LINEA ÁREA DE ALTA TENSION A 132 KV
 - LINEA ÁREA DE ALTA TENSION A 66 KV
 - SUBESTACION ELÉCTRICA EXISTENTE
 - CENTRAL HIDROELÉCTRICA
- B. RED PROPUESTA**
- Nueva línea de Alta Tensión a 400 KV
 - NUEVA LINEA DE ALTA TENSION A 220 KV
 - NUEVA LINEA DE ALTA TENSION A 132 KV
 - NUEVA LINEA DE ALTA TENSION A 66 KV
 - PASILLO ELÉCTRICO PARA CONCENTRAR LINEAS ÁREAS
 - NUEVA SUBESTACION ELÉCTRICA O AMPLIACION DE LA EXISTENTE
 - SUBESTACION PARA NUEVA DESAADORORA

GASODUCTOS Y OLEODUCTOS

- A. RED EXISTENTE**
- GASODUCTOS:**
- RED PRINCIPAL DE ALTA PRESION: CONVENIO JUNTA DE ANDALUCIA - ENAGAS
 - OLEODUCTOS
- B. RED PROPUESTA**
- Programación de los ramales principales de gas de interés metropolitano:

ENERGIAS RENOVABLES

- ▲ PARQUE EÓLICO
- ▲ CENTRAL DE COGENERACION
- ▲ CENTRAL FOTOVOLTAICA

- Construcción de un nuevo circuito a 66 kV entre las subestaciones de Campanillas y Los Ramos. Tramo a construir en Subterráneo.
- Construcción de un nuevo circuito a 66 kV entre la nueva subestación de Castañeta y la línea Los Ramos-Alhaurín de la Torre.
- Construcción de un nuevo circuito a 66 kV entre la nueva subestación de Zapata y la línea Los Visos- Alhaurín de la Torre.
- Construcción de un nuevo circuito a 66 kV entre la nueva subestación de Puerto de la Torre y la línea Los Ramos-Tajo.
- Construcción de un nuevo circuito a 220 kV aéreo entre la nueva subestación de Alhaurín el Grande y la línea Alhaurín-Los Barrios.
- Si alcanzara la puesta en servicio de la iniciativa de la central de ciclo combinado de Guadalhorce, sería necesario conectarla con la subestación de Los Ramos con un nuevo circuito a 220 kV.

- *Reserva de suelo para los pasillos eléctricos para concentrar líneas aéreas de alta tensión.*

La propuesta de pasillos eléctricos incorporando criterios territoriales, consiste en establecer un arco exterior a la ciudad de Málaga por la zona Norte, hacia donde se propone el traslado progresivo de las líneas aéreas de Alta Tensión existentes, mientras que las nuevas líneas se construirán totalmente en subterráneo. El pasillo se extiende a modo de arco entre las subestaciones siguientes: Marisol, Alhaurín de la Torre, Campanillas, Montes y Miraflores. El Plan recomienda un ancho mínimo de los pasillos que se contienen en el artículo 88 de la Normativa.

Además de este pasillo transversal, se incluyen los pasillos radiales que conectan la subestación de Los Ramos en dos sentidos: uno en dirección Oeste, hacia la subestación Campanillas, y otro desde Los Ramos en dirección Norte, en paralelo con el trazado del cauce del río Guadalmedina.

8.2.2. La ampliación de las infraestructuras de gas natural: red general de gasoductos para suministro a la aglomeración urbana

En la aglomeración de Málaga discurren los siguientes gasoductos de transporte primario:

- Gasoducto "Puente Genil-Málaga", con una longitud total de 111,5 km en diámetros de 10", 16" y 20", atravesando los municipios de Cártama y Málaga.
- El gasoducto "Málaga-Estepona", con una longitud total de 70,3 km en diámetros de 10 y 16".
- El Ramal Málaga-Rincón de la Victoria de 28 km de longitud en diámetro de 8 pulgadas.

Además de los gasoductos anteriores, en la planificación de los sectores de electricidad y gas 2008-2016, de mayo de 2008, se incluyen los siguientes gasoductos.

- La duplicación del tramo "Cártama-Mijas", de 28 km de longitud y 16" de diámetro, paralelo al tramo existente y previsto para 2.009.
- El gasoducto de transporte primario "Cártama - Rincón de la Victoria - Nerja", de 91km de longitud, 20" de diámetro y fecha prevista para 2010. Aunque aún no tiene su traza definida, este último gasoducto se prevé que discorra paralelamente a la infraestructura existente desde Cártama hasta el Rincón de la Victoria para extenderse luego, a través de la Costa hasta el municipio de Nerja.

Fundamentalmente se consideran prioritarios para el suministro de gas natural de la zona oriental y occidental de Málaga el desdoble Cártama-Mijas y el desdoble del gasoducto Cártama-Rincón de la Victoria-Nerja incluidos ambos en la Planificación Obligatoria 2008-2016, de mayo de 2008, así como el desarrollo de la red de distribución de los municipios asociados a los gasoductos de transporte existentes y previstos en la zona.

- Se propone la conexión del gasoducto general hacia la totalidad de municipios de la aglomeración de Málaga, construyéndose los gasoductos de conexión desde las redes generales hasta las conducciones para la distribución municipal en todos los municipios de la aglomeración. Son los siguientes tramos: Gasoducto de suministro a los municipios de Churriana - Alhaurín de la Torre - Alhaurín El Grande - Coín desde Málaga.

- Gasoducto de la Costa Oriental: Málaga - Rincón de la Victoria - Torrox - Nerja, actualmente en fase de tramitación y autorización en la Consejería de Innovación.
- Gasoducto de la Costa del Sol Occidental: Torremolinos - Fuengirola - Benalmádena - Mijas - Marbella - Estepona.

8.2.3. Aumentar la participación de las energías renovables en los consumos energéticos de la aglomeración urbana de Málaga

La aglomeración de Málaga es identificada como una región donde La aglomeración de Málaga es identificada como una región donde adquieren especial significado las iniciativas de generación de energías renovables. De acuerdo con los objetivos básicos del Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética 2007-2013 (PASENER 2007-2013), y en consonancia con las Directivas Comunitarias 2001/77/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de septiembre de 2001, es objetivo del presente Plan conseguir desarrollar la generación de energía mediante energías renovables.

La apuesta principal debe dirigirse fundamentalmente sobre el desarrollo de la energía solar, de acuerdo con las favorables condiciones climatológicas de Málaga. Asimismo, se propone el aprovechamiento de la energía eólica utilizando las altas posibilidades de generación en las zonas de sierra,

siempre que se cumplan los requisitos de protección paisajística de cada implantación y los condicionantes establecidos en la normativa del Plan. De igual forma, la aglomeración urbana de Málaga es un ámbito de interés para considerar la construcción de plantas alimentadas por los residuos de los cultivos agrícolas del valle del Guadalhorce y los residuos procedentes de las podas de los bosques del entorno de los Montes de Málaga.

9. DESARROLLO, GESTIÓN, EJECUCIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN

El Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga prevé su desarrollo a nivel de planificación, básicamente, mediante los planes generales de ordenación urbanística de los municipios que integran su ámbito territorial. También, mediante los planes de ordenación intermunicipal que se prevén, o en su defecto, se formulen conforme a las previsiones de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía; mediante planes especiales para delimitación de reservas de terrenos para la ampliación del Patrimonio Autonómico de Suelo o para el desarrollo directo de actuaciones previstas por el Plan conforme al artículo 14.2.c) de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, mediante planes sectoriales de incidencia territorial; y mediante la aprobación de alguno de los Proyectos de Actuación de Interés Autonómico que desarrollen las actuaciones de carácter público previstas por el presente Plan.

Todos estos instrumentos de desarrollo pueden realizar una función de ajuste del Plan, es decir, la delimitación precisa de las propuestas del Plan en las escalas cartográficas que se confía a los instrumentos de planeamiento general, a los proyectos de actuación de interés autonómico así como a los proyectos de ejecución de infraestructuras, como instrumentos adecuados para su desarrollo y pormenorización. Esta labor de ajuste puede incorporar de modo justificado alteraciones en las delimitaciones propuestas, siempre que no sean sustanciales y con la finalidad última de mejorar los objetivos de ordenación perseguidos con el planeamiento municipal y su adecuada integración en la ordenación urbanística general que se establezca para cada municipio.

El Plan entiende por gestión territorial el conjunto de actividades desarrolladas por las Administraciones y Entidades Públicas que tienen por objeto la materialización de los objetivos, criterios y propuestas establecidos por el Plan de Ordenación del Territorio. A estos efectos, el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga prevé que pueda gestionarse mediante la celebración de Convenios Interadministrativos de colaboración entre las distintas Administraciones Públicas implicadas, o bien encomendando la gestión a cualquiera de las Administraciones Públicas Territoriales con competencia en el ámbito, así como constituirse Entidades Locales Territoriales, Consorcios o Sociedades Mercantiles de titularidad pública.

En cuanto al seguimiento del Plan, es decir, al conjunto de actividades desarrolladas para hacer cumplir sus determina-

ciones, conocer y analizar su grado de desarrollo, gestión y ejecución y proponer, en su caso, las medidas necesarias para el mejor cumplimiento de sus previsiones o analizar la conveniencia de proceder a su revisión o modificación; el Plan propone la elaboración, como mínimo cada cuatro años, de un Informe de Seguimiento del Plan, que tendrá por finalidad analizar del grado de cumplimiento de sus determinaciones y proponer las medidas que se consideren necesarias en el corto plazo para incentivar el cumplimiento de sus objetivos.

MEMORIA ECONÓMICA

1. MARCO GENERAL

La Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía establece en su artículo 12 que los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional deberán incluir una Memoria Económica, que contendrá una estimación de las acciones comprendidas por el Plan y el orden de prioridad de ejecución de las mismas.

La presente Memoria establece, pues, las propuestas de inversión que realiza el Plan con el fin de lograr el modelo territorial pretendido. Estas propuestas son orientativas pues se realiza una valoración global de acuerdo con unos módulos económicos contrastados por la experiencia, pero efectuados desde la escala del Plan, sin conocer los imponderables que pueden surgir al elaborar los proyectos específicos. Son, por tanto, referencias globales de orden de magnitud que durante el desarrollo del Plan se deberán pormenorizar y, por tanto, ajustar en los presupuestos de las administraciones afectadas.

Se incluyen pues las inversiones globales que pueden tener como origen la administración y los organismos públicos, y la iniciativa privada.

El Plan establece las administraciones a las que corresponde la ejecución o el impulso de las acciones, y el hecho de estar incluidos en esta Memoria implica el compromiso de incluir las mismas en los proyectos de presupuestos respetando el orden de prioridad establecido para las mismas de manera que se garantice el impulso de las acciones que se consideran esenciales para el logro de los objetivos y que se distribuyan coherentemente en plazos y responsabilidades, las inversiones de las distintas administraciones.

Finalmente, la Memoria Económica implica compromisos, pero no determina cómo se definen estos compromisos. Las acciones que corresponden a más de una Administración o a alguna o varias administraciones y/o agentes privados exige la realización de convenios, acuerdos, protocolos de intenciones, etc. que esta Memoria no puede ni le corresponde determinar. Será el organismo responsable del seguimiento del Plan el encargado de impulsar los proyectos previstos y promover los respectivos acuerdos y la coordinación interadministrativa para el desarrollo de las actuaciones definidas en esta Memoria Económica.

La valoración económica realizada pretende los siguientes objetivos:

- Establecer la dimensión económica global del Plan de Ordenación del Territorio, determinando cada una de las administraciones implicadas en su ejecución.
- Disminuir las incertidumbres de los agentes sociales y de los operadores económicos afectados por el alcance de sus determinaciones respecto al orden y desarrollo de las infraestructuras generales que estructuran el nuevo modelo territorial. Por ello, la programación realizada ordena en el tiempo la ejecución de las diferentes infraestructuras, equipamientos y actuaciones estratégicas, orientando la convergencia del proceso inversor de los recursos públicos y privados resultantes de la ordenación según se haya incluido su ejecución a corto, medio y largo plazo.
- Orientar a las empresas de dotación de servicios urbanos en cuanto al desarrollo y adecuación de las infraestructuras de servicios, facilitando su programación y coordinación
- Garantizar la coherencia de las inversiones y de los compromisos adquiridos por otras administraciones con la ejecución de las propuestas del Plan.

2. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES

El establecimiento de prioridades requiere determinar la secuencia temporal, definir los entes financieros y tratar que la posible concentración en el tiempo en relación con otros proyectos dependientes de la misma Administración no implique un esfuerzo inversor por encima de las posibilidades presupuestarias.

A efectos de la programación se entiende por acción el conjunto de trabajos económicamente indivisibles que ejerzan una función técnica precisa y que contemplen objetivos claramente definidos.

De acuerdo con los requerimientos antes señalados, la secuencia para el establecimiento de prioridades es la siguiente:

- Agrupar las acciones propuestas en función de los Programas y Subprogramas a los que se adscriben. En el caso de existir determinadas acciones que contribuyen a más de un objetivo de ordenación, se asignarán en función del objetivo principal.
- Definir los agentes responsables de la ejecución de cada acción. Estos agentes son, lógicamente, las administraciones competentes en cada una de las materias en las que estas acciones se inscriben, así como en determinados casos los agentes privados procedentes. En todo caso, en las ocasiones en que la práctica administrativa ha dado lugar a la cooperación entre administraciones y entre estas y agentes privados, esta Memoria realizará la adscripción a cada uno de los intervinientes.
- Establecer el orden de prioridad de las acciones. Para esto es preciso determinar el grado de contribución de las acciones al modelo de ordenación territorial pretendido; analizar y establecer la vinculación entre acciones y, por

último, realizar una distribución equilibrada en el tiempo de la programación de inversiones por los distintos agentes responsables, así como tener en cuenta la programación recogida en los planes sectoriales en vigor.

De este modo, el primer nivel de prioridad será el de aquellas acciones que se caracterizan por su papel estratégico y sinérgico en la definición del modelo de ordenación del territorio estando en su mayoría incluidas en la planificación sectorial vigente cuando dichas planificaciones existen. En este nivel se incluyen aquellas acciones cuya ejecución condiciona la posibilidad de poner en marcha otras acciones que tienen un papel estratégico y que deberán iniciarse en el primer periodo de vigencia del Plan.

Tienen un segundo nivel de prioridad las acciones que sin ser básicas para la definición del modelo territorial coadyuvan a su conformación.

Por último, en un tercer nivel de prioridad se sitúan las restantes acciones no incluidas en los casos anteriores y que pueden ser desplazadas en el tiempo ya que, o bien no inciden esencialmente en el modelo territorial propuesto, o bien en términos presupuestarios no se hace factible avanzar su programación.

3. EVALUACIÓN ECONÓMICA

Las acciones inversoras propuestas en este Plan deberán estar ejecutadas o encontrarse en proceso de ejecución en un plazo de entre 15 y 20 años. Este plazo se subdivide, a efecto de priorización en la ejecución de las acciones, en tres períodos: acciones que se inician en los primeros cinco años para el corto plazo, acciones que se inician entre los cinco y diez años para el medio plazo, y después de los diez años para el largo plazo, de manera que los distintos órganos inversores a los que corresponda su ejecución establezcan su ritmo de programación anual en función de las disponibilidades presupuestarias, ajustándose a las prioridades establecidas en este Plan.

No es posible evaluar todas las acciones propuestas ya que algunas han de ser concretadas en estudios o planes que han de determinar de forma más precisa su contenido; por tanto, será en tales documentos donde se establezca el alcance concreto. De acuerdo con estos estudios se evaluarán las acciones necesarias y se incorporarán por el órgano de seguimiento a la programación económica de este Plan. En igual sentido indicar que no se han valorado las Áreas de Oportunidad ya que son actuaciones urbanísticas que generan retornos y la participación de los organismos públicos y/o privados será variable y específica de cada actuación.

Debe señalarse que la actualización de la programación económica ha de entenderse como ajuste del Plan, y se incorporará al mismo en las actualizaciones que se lleven a cabo de acuerdo con lo prescrito en la normativa sin que se precise su modificación. En todo caso, los informes de seguimiento deberán corregir las estimaciones de coste efectuadas en

esta Memoria a medida que se definan las acciones o se concreten las propuestas técnicas.

La valoración realizada sobre las actuaciones propuestas para la conformación del modelo territorial se ha estructurado conforme a los siguientes contenidos:

PROGRAMA	SUBPROGRAMA
EL SISTEMA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES
	INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO DE VIAJEROS Y MERCANCIAS
	RED DE METRO Y TRANVÍAS
	INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
	INFRAESTRUCTURA PARA TRANSPORTE INTERURBANO
	NODOS DE TRANSPORTE
	INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS
	SISTEMA VIARIO
	CONEXIONES EXTERIORES
	CONEXIONES METROPOLITANAS
SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES	PLATAFORMA RESERVADA
	EL CORREDOR LITORAL
	LOS CORREDORES SIERRA-LITORAL
	PARQUES METROPOLITANOS
SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS	ITINERARIOS RECREATIVOS
	EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS
	NUEVOS RECURSOS HÍDRICOS
	SUPERFICIALES
	DESALACION - PLAN AGUA
	SUBTERRÁNEOS
	ABASTECIMIENTO
	SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN
	ENERGÍA
	ESTACIONES SUBESTACIONES
	LÍNEAS ELÉCTRICAS
	CICLO COMBINADO
	EL GAS NATURAL – RAMALES
REGENERACION HIDROLÓGICO-FORESTAL Y RESTAURACIÓN DE RÍOS	

La inversión total de las actuaciones previstas es de 6.381.675.260 euros, con el siguiente desglose por Programas y Subprogramas:

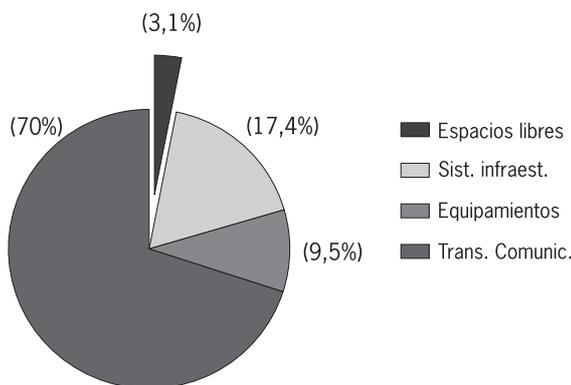
PROGRAMA	SUBPROGRAMA	IMPORTE
EL SISTEMA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES	562.000.000
	TRANSPORTE COLECTIVO DE VIAJEROS Y MERCANCIAS	3.047.260.000
	SISTEMA VIARIO	710.453.000
	PLATAFORMAS RESERVADAS	152.510.000
SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES	EL CORREDOR LITORAL	60.000.000
	LOS CORREDORES SIERRA-LITORAL	28.132.260
	PARQUES METROPOLITANOS	102.210.000
	ITINERARIOS RECREATIVOS	6.000.000

SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS	EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS	IMPORTE
CICLO DEL AGUA ENERGÍA - RIESGOS	NUEVOS RECURSOS HÍDRICOS	211.500.000
	ABASTECIMIENTO	153.800.000
	SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN	209.850.000
	ENERGÍA	446.960.000
	REGENERACION HIDROLOGICO-FORESTAL Y RESTAURACION DE RIOS	86.000.000
TOTAL		6.381.675.260

En función de los Programas el porcentaje de la inversión total se distribuye de la siguiente manera:

- Se destinarán al Sistema de Transportes y Comunicaciones el 70% del total.
- El sistema de Espacios libres y Zonas Verdes se dotará con el 3,1 de la inversión.
- A los Equipamientos Metropolitanos irá destinado un 9,5% del total
- Los Sistemas Infraestructurales –Ciclo del Agua y Energía– y Riesgos recibirán un 17,4% de los presupuestos totales.

La elevada inversión destinada a los Sistemas de Transporte y Comunicaciones deriva en parte de las actuaciones de relevancia previstas por la Administración General del Estado. El presupuesto destinado a la transformación y modernización del Aeropuerto Internacional Pablo Ruiz Picasso, incluyendo su nuevo acceso viario; las actuaciones en el Puerto de Málaga; la construcción de una nueva Autopista en el Alto de las Pedrizas y de la Hiperronda, acaparan casi el 20% del presupuesto total del Sistema de Transportes y Comunicaciones. En el mismo sentido justifican la elevada inversión las actuaciones en infraestructuras ferroviarias así como la red de Metro prevista para la ciudad de Málaga.



La distribución temporal de las acciones programadas sitúa el 46,7% de las inversiones en el corto plazo, el 32,7% en el medio plazo y a largo plazo contempla el 20,6% de las mismas. En esta distribución se ha tenido en cuenta, cuando existe, la programación de los respectivos planes sectoriales, especialmente en materia de transporte.

El detalle para cada una de estas agrupaciones en función del Organismo Responsable y su plazo de ejecución es el siguiente:

	ORGANISMO RESPONSABLE	CORTO	MEDIO	LARGO
EL SISTEMA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES				
<i>INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES</i>				
<i>AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA</i>				
CONSTRUCCIÓN SEGUNDA PISTA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MÁLAGA	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	***		
ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS PREVISTAS EN PLAN DIR. DEL AEROPUERTO 2.006.	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	***		
TERMINAL DE MERCANCIAS DEL AEROPUERTO	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	***		
NUEVAS INFRAESTRUCTURAS PARA LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE MÁLAGA	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	***	***	
	ORGANISMO RESPONSABLE	CORTO	MEDIO	LARGO
<i>INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO DE VIAJEROS Y MERCANCIAS</i>				
<i>RED DE METRO Y TRANVÍAS</i>				
LÍNEA 1: TEATINOS-GENERAL TORRIJOS Y AMPLIACIÓN A PTA	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***		
LÍNEA 2: AVDA. ANDALUCÍA-MARTÍN CARPENA	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***		
LÍNEA 3 CONEXIÓN MÁLAGA - RINCÓN DE LA VICTORIA - VÉLEZ-MÁLAGA	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES		***	***
LÍNEA 4- GUADALMEDINA - LAS VIRREINAS	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES		***	***
<i>INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS</i>				
EJE FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES		***	***
CORREDOR FERROVIARIO DE LA COSTA DEL SOL	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES		***	***
ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DEL CORREDOR FERROVIARIO OCCIDENTAL	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***		
MEJORA Y AMPLIACIÓN A VIA DOBLE LÍNEA CERCANÍAS MÁLAGA-FUENGIROLA C1 DESDOBLAMIENTO	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	***		
MEJORA Y MODERNIZACIÓN INFRAESTRUCTURA EN LA LÍNEA DE CERCANÍAS C2 DESDOBLAMIENTO Y MERCANCIAS ALORA-MÁLAGA.	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO		***	
BY PASS PARA LA CONEXIÓN CERCANÍAS C2 CON COSTA DEL SOL	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO		***	***
CONEXIÓN MÁLAGA - PLATAFORMA LOGÍSTICA	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	***	***	
<i>INFRAESTRUCTURA PARA TRANSPORTE INTERURBANO</i>				
<i>NODOS DE TRANSPORTE</i>				
INTERCAMBIADOR PRINCIPAL DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA. FFCC -AEROPUERTO	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	***		
PUERTO DE MÁLAGA	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	***		
RESTO INFRAESTRUCTURAS MODALES	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO / CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***	***	***
<i>INFRAESTRUCTURAS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS</i>				
NUEVA CONEXIÓN FERROVIARIA AL PUERTO DE MÁLAGA	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO		***	***
AMPLIACIÓN CTM DE MÁLAGA	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO / CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***		
<i>SISTEMA VIARIO</i>				
<i>RED VIARIA DE RANGO TERRITORIAL (CONEXIONES EXTERIORES)</i>				
<i>NUEVO VIARIO</i>				
AUTOPISTA ALTO DE LAS PEDRIZAS AP-46 (4)	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	***		
HIPERRONDA Y CONEXIONES (5)	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	***		
CONEXIÓN AL AEROPUERTO INTERNACIONAL PABLO RUIZ PICASSO (6)	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	***		
<i>MEJORA DE TRAZADOS Y/O AUMENTO DE LA CAPACIDAD</i>				
CAMPILLOS-MÁLAGA POR EL VALLE DEL GUADALHORCE (A-357), CON DESDOBLAMIENTO HASTA ZALEA.	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***	***	
ANTEQUERA- ZALEA (A-343) (9)	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES		***	***
<i>ACTUACIONES COMBINADAS CONSISTENTES EN MEJORA Y/O AUMENTO DE LA CAPACIDAD Y NUEVOS TRAZADOS (TRAMOS)</i>				
CÁRTAMA MARBELLA (A-355) (8)	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***		

	ORGANISMO RESPONSABLE	CORTO	MEDIO	LARGO
RED VIARIA DE RANGO TERRITORIAL (CONEXIONES METROPOLITANAS)				
NUEVO VIARIO:				
a.3. VARIANTE DE CHURRIANA. PLATAFORMA RESERVADA	AYUNTAMIENTOS	***	***	
a.10. TRAMOS DE CONEXIÓN ALHAURÍN EL GRANDE- MIJAS (A-387)	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***	***	
b.2. DISTRIBUIDOR OESTE METROPOLITANO	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***		
b.6. NUEVA CONEXIÓN A-7054- A-357	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***		
b.7. NUEVA CONEXIÓN A-357-PIZARRA	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***	***	
b.8. NUEVA CONEXIÓN A-343 - ALORA -A-7077	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***	***	
b.10. NUEVA CONEXIÓN TOTALÁN-MOCLINEJO.	DIPUTACIÓN	***	***	
ACTUACIONES COMBINADAS CONSISTENTES EN MEJORA Y/O AUMENTO DE LA CAPACIDAD Y NUEVOS TRAZADOS (TRAMOS)				
a.2. PUERTO DE MÁLAGA-VEGA DEL GUADALHORCE (ZONA LOGÍSTICA)	AYUNTAMIENTOS/ CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***	***	
a.11. CONEXIÓN A-357-ÁLORA -A-343 (A-7077)	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES		***	***
b.3. PARQUE TECNOLÓGICO DE ANDALUCÍA-ALHAURÍN DE LA TORRE-ALHAURÍN EL GRANDE-COÍN PLATAFORMA RESERVADA	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***	***	
a.14. ALMOGÍA- CASABERMEJA (MA-3403 / MA-3403)	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES			***
b.4. CONEXIÓN ALHAURÍN EL GRANDE-CÁRTAMA-A-357. (MA-3304)	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***	***	
MEJORA DE TRAZADOS Y/O AUMENTO DE LA CAPACIDAD:				
a.1. TEATINOS-PARQUE TECNOLÓGICO DE ANDALUCÍA-PIZARRA. (A-7076 / A-7054)	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES		***	***
a.4. VALLE DEL GUADALHORCE-DISTRIBUIDOR OESTE METROPOLITANO (A-7052)	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***		
a.15. TOTALÁN - MÁLAGA (MA-3202)	DIPUTACIÓN		***	***
a.12 - a.13 MEJORA ACCESIBILIDAD A ALMOGÍA: A-7058 / A-7075	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***	***	
PLATAFORMAS RESERVADAS				
PLATAFORMA TORREMOLINOS-MÁLAGA	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	***		
PLATAFORMA PARQUE TECNOLÓGICO-MÁLAGA (A-357)	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***		
PLATAFORMA ALHAURÍN DE LA TORRE-MÁLAGA	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***		
PLATAFORMA MÁLAGA-LA CALA	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***		
CONEXIÓN TORREMOLINOS-MÁLAGA CON PARQUE TECNOLÓGICO POR RONDA OESTE	CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	***		
SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES				
EL CORREDOR LITORAL				
EL CORREDOR LITORAL	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO/ CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE	***	***	***
LOS CORREDORES SIERRA-LITORAL				
LOS CORREDORES SIERRA-LITORAL	AYUNTAMIENTOS	***	***	***
PARQUES METROPOLITANOS				
PARQUE DESEMBOCADURA DEL GUADALHORCE (PM. 1)	CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	***	***	***
PARQUE ASOCIADO AL RÍO CAMPANILLAS (PM. 4)	CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO		***	***
PARQUE GUADALHORCE-NUEVA ALJAIMA (PM. 5)	CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO		***	***
PARQUE DEL MONTE DE SAN ANTÓN (PM. 6)	CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO / AYUNTAMIENTOS	***		
PARQUE DE LA CONCEPCIÓN (PM. 7)	CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO / AYUNTAMIENTOS	***		
PARQUE EL ARRAJANAL (PM. 8)	CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	***		
PARQUE FLUVIAL CENTRAL DEL RÍO GUADALHORCE (PM. 2)	CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO		***	***
PARQUE FLUVIAL ASOCIADO AL ARROYO DEL VALLE (PM. 3)	CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO / AYUNTAMIENTOS		***	***
ITINERARIOS RECREATIVOS				
ITINERARIOS RECREATIVOS	CONSEJERÍA DE MEDIOAMBIENTE	***	***	***

	ORGANISMO RESPONSABLE	CORTO	MEDIO	LARGO
<i>SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS</i>				
SANITARIOS	CONSEJERÍA DE SALUD	***	***	***
PARQUE DE INTERPRETACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA OBRA PÚBLICA EN CAMPAMENTO BENÍTEZ	ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	***		
AMBIENTALES - TURÍSTICOS	CONSEJERÍAS DE TURISMO Y DE MEDIO AMBIENTE/ AYUNTAMIENTOS/ AGENTES PRIVADOS	***	***	***
RESTANTES EQUIPAMIENTOS	CONSEJERÍAS SEGÚN FINALIDAD / AYUNTAMIENTOS/ AGENTES PRIVADOS	***	***	***
<i>CICLO DEL AGUA – ENERGÍA – RIESGOS</i>				
<i>INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS</i>				
<i>AUMENTO Y MEJORA RECURSOS</i>				
AUMENTO DE LOS RECURSOS SUPERFICIALES:	CONSEJERÍA DE MEDIOAMBIENTE	***	***	***
NUEVOS RECURSOS MEDIANTE DESALACIÓN. PLAN AGUA.	CONSEJERÍA DE MEDIOAMBIENTE	***	***	***
MEJORA Y AMPLIACIÓN DE LOS RECURSOS SUBTERRÁNEOS	CONSEJERÍA DE MEDIOAMBIENTE	***	***	***
	ORGANISMO RESPONSABLE	CORTO	MEDIO	LARGO
<i>ABASTECIMIENTO</i>				
ETAP: AMPLIACIÓN DE INSTALACIONES Y NUEVA CONSTRUCCIÓN	CONSEJERÍA DE MEDIOAMBIENTE	***	***	
NUEVAS CONDUCCIONES GENERALES	CONSEJERÍA DE MEDIOAMBIENTE	***	***	***
NUEVOS DEPÓSITOS DE DISTRIBUCIÓN GENERAL	CONSEJERÍA DE MEDIOAMBIENTE	***	***	***
<i>INFRAESTRUCTURAS DE SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN</i>				
MEJORA Y AMPLIACIÓN DE RED DE COLECTORES GENERALES HACIA LAS EDAR	CONSEJERÍA DE MEDIOAMBIENTE	***	***	***
<i>INFRAESTRUCTURAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA DE LOS RIEGOS AGRÍCOLAS</i>				
MODERNIZACIÓN SISTEMA DE RIEGOS DEL VALLE DEL RÍO GUADALHORCE	CONSEJERÍA DE AGRICULTURA	***	***	
<i>INFRAESTRUCTURAS PARA LA ENERGÍA</i>				
<i>ELÉCTRICAS</i>				
NUEVAS SUBESTACIONES ELÉCTRICAS	AGENTES PRIVADOS	***	***	***
LINEAS - CIRCUITOS 400 kV	AGENTES PRIVADOS	***	***	
LINEAS - CIRCUITOS 220 kV	AGENTES PRIVADOS	***	***	
LINEAS - CIRCUITOS 66 kV	AGENTES PRIVADOS	***	***	***
TRASLADO LÍNEAS AÉREAS DE ALTA TENSION A LOS PASILLOS ELÉCTRICOS PROPUESTOS.	AGENTES PRIVADOS			***
<i>CICLO COMBINADO</i>				
CENTRAL DE CICLO COMBINADO DE CAMPANILLAS: PROMOTOR "GAS NATURAL S.A."	AGENTES PRIVADOS	***		
<i>GAS NATURAL</i>				
RAMALES	AGENTES PRIVADOS	***	***	
<i>REGENERACIÓN HIDROLÓGICO-FORESTAL Y RESTAURACIÓN</i>				
ACTUACIONES RESTAURACIÓN HIDROLÓGICO-FORESTAL Y REGENERACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA DE RIBERAS	CONSEJERÍA DE MEDIOAMBIENTE	***	***	
PREVENCIÓN DE AVENIDAS E INUNDACIONES EN CAUCES URBANOS: (ARROYO CAMPANILLAS, MÁLAGA)	CONSEJERÍA DE MEDIOAMBIENTE	***	***	

Programas	Administración	Plazo			TOTAL	%
		Corto	Medio	Largo		
EL SISTEMA DE TRANSPORTES COMUNICACION	Estado	916.940.000	817.530.000	524.500.000	2.258.970.000	50,51
	Junta de Andalucía	1.065.595.000	559.966.500	495.591.500	2.121.153.000	47,43
	Otros	40.050.000	46.050.000	6.000.000	92.100.000	2,06
	Total	2.022.585.000	1.423.546.500	1.026.091.500	4.472.223.000	100
SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES ZONAS VERDES	Estado	12.000.000	0	0	12.000.000	6,11
	Junta de Andalucía	67.245.000	55.210.800	30.343.200	152.799.000	77,8
	Otros	8.731.452	14.127.330	8.684.478	31.543.260	16,09
	Total	87.976.452	69.338.130	39.027.678	196.342.260	100
SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS	Estado	90.000.000			90.000.000	14,87
	Junta de Andalucía	154.200.000	169.950.000	110.350.000	434.500.000	71,82
	Otros	9.800.000	46.550.000	24.150.000	80.500.000	13,31
	Total	254.000.000	216.500.000	134.500.000	605.000.000	100
CICLO DEL AGUA ENERGÍA - RIESGOS	Estado	0	0	0		
	Junta de Andalucía	282.860.000	257.935.000	103.855.000	644.650.000	58,18
	Otros	331.764.000	110.344.000	21.352.000	463.460.000	41,82
	Total	614.624.000	368.279.000	125.207.000	1.108.110.000	100
TOTAL	Estado	1.018.940.000	817.530.000	524.500.000	2.360.970.000	37,00
	Junta de Andalucía	1.569.900.000	1.043.062.300	740.139.700	3.353.102.000	52,54
	Otros	390.345.452	217.071.330	60.186.478	667.603.260	10,46
	Total	2.979.185.452	2.077.663.630	1.324.826.178	6.381.675.260	100

Del total de las inversiones previstas, la Junta de Andalucía concentra un 52,54% del total, debido sobre todo a los proyectos adscritos al Sistema de Transportes y Comunicaciones relativos al transporte público de viajeros –Red de Metro de Málaga– y las Plataformas Reservadas y al subprograma relativo a los Recursos Hídricos. La Administración General del Estado aporta el 37% de la inversión total prevista, por un lado por su aportación a grandes proyectos infraestructurales: los nodos para las conexiones exteriores –Puerto y Aeropuerto de Málaga– así como por otro por la mejora de la red ferroviaria convencional y a la nueva red de altas prestaciones.

NORMATIVA

TÍTULO PRELIMINAR. NORMAS GENERALES

- Artículo 1. Naturaleza. (N)
- Artículo 2. Ámbito. (N)
- Artículo 3. Objetivos. (N)
- Artículo 4. Contenido del Plan. (N)
- Artículo 5. Eficacia y carácter de las determinaciones del Plan. (N)
- Artículo 6. Documentación del Plan. (N)
- Artículo 7. Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)
- Artículo 8. Ajustes del Plan. (N)
- Artículo 9. Actualización del Plan. (N)
- Artículo 10. Seguimiento del Plan. (N)
- Artículo 11. Programación de acciones. (D)

TÍTULO I. EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA

- Artículo 12. Componentes del sistema de asentamientos. (N)
- Artículo 13. Objetivos en relación con el sistema de asentamientos. (N)
- Artículo 14. Determinaciones para el mantenimiento y ampliación del sistema de asentamientos. (D)
- Artículo 15. Las Áreas de Oportunidad de la aglomeración urbana. (D)

TÍTULO II. ORDENACIÓN DE USOS

Capítulo I. Ordenación de los usos urbanos

- Artículo 16. Objetivos generales. (D)
- Artículo 17. Determinaciones para la ordenación de los suelos urbanos. (D y R)
- Artículo 18. Determinaciones para la ordenación de los nuevos crecimientos. (D)
- Artículo 19. Determinaciones específicas para los nuevos crecimientos. (D)

Capítulo II. Ordenación de las Áreas de Oportunidad

- Artículo 20. Identificación de las Áreas de Oportunidad. (D)
- Artículo 21. Criterios para la ordenación de las Áreas de Oportunidad. (D)
- Artículo 22. Protección cautelar del suelo afecto a las Áreas de Oportunidad. (N)

Artículo 23. Gestión y ejecución de las Áreas de Oportunidad de la Aglomeración. (D)

Capítulo III. Del diseminado residencial en la aglomeración.

Artículo 24. Identificación y objetivos. (D)

Artículo 25. Tratamiento por los instrumentos de planeamiento general. (D)

Artículo 26. Criterios generales de ordenación. (D)

Capítulo IV. Ordenación de los usos náuticos e instalaciones turísticas y recreativas de interés territorial.

Artículo 27. Instalaciones náutico-deportivas. (D)

Artículo 28. Instalaciones turísticas y recreativas de interés territorial. (N y D)

TÍTULO III. DE LOS SISTEMAS DE COHESIÓN TERRITORIAL

Artículo 29. Componentes. (N)

Capítulo I. El sistema de comunicaciones y transportes

Artículo 30. Objetivos generales. (N)

Artículo 31. Organización del sistema de comunicaciones y transportes. (N)

Artículo 32. Inserción ambiental y paisajística de las infraestructuras de transporte. (D y R)

Sección 1ª. La red ferroviaria

Artículo 33. Objetivos para la red ferroviaria. (N)

Artículo 34. Actuaciones y prioridades. (D y R)

Sección 2ª. El Aeropuerto Internacional y el Puerto de Málaga

Artículo 35. Objetivos generales para el Aeropuerto Internacional "Pablo Picasso". (N)

Artículo 36. Prioridades y características. (D)

Artículo 37. Objetivos generales para el Puerto de Málaga. (N)

Artículo 38. Directrices de desarrollo en relación con el Puerto de Málaga. (D)

Sección 3ª. La red de Metro

Artículo 39. Objetivos para la red de Metro. (N)

Artículo 40. Líneas básicas y prioridades. (D)

Sección 4ª. El sistema de transporte de viajeros y mercancías

Artículo 41. Objetivos generales para el sistema de transportes. (N)

Artículo 42. Desarrollo del sistema de transportes. (D)

Artículo 43. El Centro de Transportes de Mercancías de Málaga. (D)

Artículo 44. Los nodos de transportes. (D)

Artículo 45. Plataformas reservadas. (D)

Artículo 46. Movilidad y transporte en el planeamiento urbano. (D)

Sección 5ª. La red viaria

Artículo 47. Objetivos para la red viaria. (D)

Artículo 48. Jerarquización. (D)

Artículo 49. Características de la red viaria. (D)

Artículo 50. Actuaciones sobre la red viaria. (D)

Artículo 51. Prioridades de actuación. (D)

Capítulo II. El sistema de espacios libres de la aglomeración

Artículo 52. Objetivos generales. (N)

Artículo 53. Componentes del sistema de espacios libres. (N)

Sección 1ª. El corredor litoral

Artículo 54. Delimitación del corredor litoral. (N y D)

Artículo 55. Determinaciones para corredor litoral. (N, D y R)

Sección 2ª. Los itinerarios recreativos

Artículo 56. Los corredores sierra - litoral. (D)

Artículo 57. Vías pecuarias de carácter recreativo. (D)

Sección 3ª. Los parques metropolitanos.

Artículo 58. Elementos que constituyen los parques metropolitanos de la aglomeración. (D)

Artículo 59. Determinaciones generales para la ordenación de los parques metropolitanos. (D)

Artículo 60. Determinaciones específicas para la ordenación de los parques metropolitanos. (D)

Artículo 61. Protección cautelar del suelo afecto a los parques metropolitanos. (N)

Artículo 62. Ejecución y gestión de los parques metropolitanos. (D)

Capítulo III. Los equipamientos de carácter metropolitano

Artículo 63. Objetivos generales. (N)

Artículo 64. Definición e identificación. (D)

Artículo 65. Actuaciones en relación a los equipamientos metropolitanos. (D)

TÍTULO IV. DE LA PROTECCIÓN DE LAS ZONAS POR SUS VALORES NATURALES PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES O EN RAZÓN DE LOS RIESGOS.

Artículo 66. Objetivos generales. (N)

Artículo 67. Programa sobre el paisaje. (D)

Capítulo I. Las zonas de protección ambiental y territorial

Artículo 68. Delimitación de las zonas de protección. (D)

Artículo 69. Zonas de Protección Ambiental. (N, D y R)

Artículo 70. Zonas de Protección Territorial. (N y D)

Artículo 71. Determinaciones para la ordenación de las Zonas de Protección Territorial. (D)

Capítulo II. De los riesgos

Artículo 72. Objetivos generales. (N)

Artículo 73. Prevención de riesgos naturales. (D)

Artículo 74. Riesgos hídricos. (D y R)

Artículo 75. Zonas inundables. (D)

Artículo 76. Protección frente a la contaminación de instalaciones de tratamiento de residuos sólidos. (D)

Capítulo III. De la protección del patrimonio histórico-cultural

Artículo 77. Objetivos generales. (N)

Artículo 78. Recomendaciones para la protección de los Centros Históricos. (R)

Artículo 79. Protección y puesta en valor de los recursos culturales de interés territorial. (D y R)

TÍTULO V. LAS REDES DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS BÁSICOS

Artículo 80. Objetivos generales. (N)

Artículo 81. Directrices al planeamiento urbanístico. (D)

Capítulo I. De las infraestructuras básicas que constituyen el ciclo del agua.

Artículo 82. Directrices específicas en relación con la organización de las redes de abastecimiento y saneamiento. (D y R)

Artículo 83. Directrices sobre las redes de abastecimiento. (D y R)

Artículo 84. Directrices sobre depuración de aguas residuales. (D)

Artículo 85. Criterios sobre el agua reciclada. (D y R)

Capítulo II. De las infraestructuras energéticas y de telecomunicación

Artículo 86. Objetivos. (N)

Artículo 87. Directrices para el desarrollo de las infraestructuras energéticas. (D)

Artículo 88. Pasillos de la red de energía eléctrica. (D y R)

Artículo 89. Reservas de suelo para subestaciones de energía eléctrica. (D y R)

Artículo 90. Integración paisajística de los tendidos eléctricos. (D)

Artículo 91. Trazado de la red de gas y de productos líquidos derivados del petróleo. (D)

Artículo 92. Energías renovables. (D y R)

Artículo 93. Ahorro y eficiencia energética. (D)

Artículo 94. Instalaciones de telefonía móvil. (N, D y R)

Capítulo III. Disposiciones sobre las instalaciones de gestión de residuos

Artículo 95. Objetivos y dotaciones mínimas. (N y D)

Artículo 96. Instalaciones de residuos urbanos inertes y agrícolas. (D)

ANEXOS A LA NORMATIVA

ANEXO I. FICHAS DE ÁREAS DE OPORTUNIDAD DE CONTENIDO PRODUCTIVO

ANEXO II. FICHAS DE ÁREAS DE OPORTUNIDAD DE CONTENIDO RESIDENCIAL

ANEXO III. FICHAS DE ÁREAS DE OPORTUNIDAD PARA LA DINAMIZACIÓN TURÍSTICA DEL INTERIOR DE LA AGLOMERACIÓN

TÍTULO PRELIMINAR. NORMAS GENERALES

Artículo 1. Naturaleza. (N)

El presente Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga tiene naturaleza de Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, conforme a lo establecido en el apartado b) del artículo 5.1 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Su elaboración se ha realizado de acuerdo con lo que determina el artículo 13 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y el Decreto 213/2006, de 5 de diciembre, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga.

Artículo 2. Ámbito. (N)

El ámbito territorial de este Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga es el establecido en el artículo 2 del Decreto 213/2006, de 5 de diciembre de formulación, y está integrado por los términos municipales completos de Alhaurín de la Torre, Alhaurín El Grande, Almogía, Álora, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Coín, Málaga, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán.

Artículo 3. Objetivos. (N)

1. De conformidad con el artículo 10 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, el Plan tiene por objeto establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio y constituir el marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas y para las actividades de los particulares en la aglomeración urbana de Málaga.

2. El modelo territorial del Plan se define de acuerdo con los siguientes objetivos generales establecidos en el Decreto 213/2006, de 5 de diciembre:

a. Asegurar la integración territorial de la aglomeración urbana en el sistema de ciudades de Andalucía y contribuir a la cohesión territorial y social del ámbito.

b. Garantizar la coordinación de los contenidos del Plan con las determinaciones establecidas en los Planes de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental y de la Costa del Sol Oriental-Axarquía.

c. Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.

- d. Reforzar la articulación interna de la aglomeración y la intermodalidad de los servicios de transporte, potenciando el transporte público en coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.
- e. Identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas de rango metropolitano.
- f. Establecer criterios que permitan dimensionar los crecimientos de las viviendas, equipamientos y dotaciones en coherencia con las necesidades previstas para el conjunto de la aglomeración urbana, garantizando a las personas afectadas por cualquier tipo de discapacidad la accesibilidad y utilización de los bienes y servicios de la sociedad para su normal desenvolvimiento.
- g. Establecer una red de espacios libres, accesible a la ciudadanía, de uso público con el carácter de zonas verdes metropolitanas integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el conjunto del sistema de articulación.
- h. Atender a que los medios urbanos e interurbanos resulten accesibles para las personas con discapacidad.
- i. Atender las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, así como los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos.

Artículo 4. Contenido del Plan. (N)

- 1. En desarrollo del artículo 11 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, en el modelo territorial de la aglomeración urbana de Málaga se conforma por el esquema de articulación territorial y por las zonas para la ordenación y compatibilización de usos y para la ordenación y mejora del paisaje, los recursos naturales y el patrimonio histórico y cultural.
- 2. El esquema de articulación territorial de la aglomeración urbana de Málaga esta compuesto por:
 - a. El sistema de asentamientos de la aglomeración
 - b. Los sistemas de cohesión territorial, que incluyen el sistema de comunicaciones y transportes, el sistema de espacios libres, y los equipamientos de carácter metropolitano.
- 3. Conforman también e modelo territorial del Plan las zonas que por sus valores naturales paisajísticos y culturales o en razón de los riesgos deben quedar preservadas de la urbanización.

Artículo 5. Eficacia y carácter de las determinaciones del Plan. (N)

- 1. Los planes urbanísticos, las actividades de planificación e intervención singular de las Administraciones y la actuación de los particulares en la aglomeración urbana de

Málaga se ajustarán al contenido del presente Plan de Ordenación del Territorio, que les vinculará en función del carácter de sus determinaciones y, en su caso, mediante los procedimientos establecidos en el Título II de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y en esta Normativa.

- 2. De acuerdo con el artículo 21 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones de este Plan podrán tener el carácter de Normas (N), Directrices (D) y Recomendaciones (R), indicándose para cada artículo o epígrafe su carácter con estas iniciales.
- 3. Las determinaciones que tengan carácter de Normas y regulen las construcciones, usos y actividades en suelos clasificados como urbanizables o no urbanizables serán de aplicación directa sin necesidad de desarrollo posterior, y vinculantes para las Administraciones y Entidades Públicas y para los particulares.
- 4. Las Directrices son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines. Los Órganos de las Administraciones Públicas a las que corresponda su desarrollo y aplicación establecerán las medidas para la consecución de dichos fines.
- 5. Las Recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo dirigidas a las Administraciones Públicas que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos del Plan establecidos en los artículos que le sean de aplicación.
- 6. Las Normas de aplicación directa prevalecerán desde su entrada en vigor sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y sobre los instrumentos de planeamiento urbanístico general.

Artículo 6. Documentación del Plan. (N)

- 1. Los documentos que integran el Plan constituyen una unidad cuyas determinaciones se interpretarán y aplicarán procurando la coherencia entre sus contenidos y de conformidad con los objetivos y criterios expuestos en la Memoria de Ordenación.
- 2. De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, el Plan de Ordenación del Territorio consta de los siguientes documentos: Memoria informativa, Memoria de Ordenación, Memoria Económica, Normativa, y Planos de Ordenación.
- 3. Las discordancias de las determinaciones que pudieran detectarse en la aplicación del Plan se resolverán por el órgano competente aplicando los siguientes criterios:
 - a. La presente Normativa contiene las determinaciones para la ordenación territorial de la Aglomeración Urbana de Málaga. Su contenido prevalece sobre el de la Memoria y los Planos de Ordenación.
 - b. La Memoria de Ordenación establece y desarrolla los objetivos territoriales y los elementos básicos para la or-

ganización y estructura del territorio. Es el instrumento para la interpretación del Plan en su conjunto y opera supletoriamente para resolver los conflictos entre distintas determinaciones si resultaran para ello insuficientes las disposiciones de la Normativa.

- c. Los Planos de Ordenación contienen los elementos y las zonas establecidas en la Normativa. En caso de contradicción entre las determinaciones de los diferentes Planos de Ordenación prevalecerá aquel que desarrolle de manera más específica el aspecto objeto de controversia.
- d. En caso de contradicción entre las determinaciones escritas y los Planos de Ordenación prevalecerán las primeras. En las posibles discrepancias entre los gráficos que ilustran la Memoria de Ordenación y los Planos de Ordenación prevalecerán estos últimos.
- e. La Memoria Informativa contiene una síntesis de los estudios que han servido para fundamentar las propuestas del Plan. No tienen valor normativo.
- f. La Memoria Económica comprende el conjunto de actuaciones inversoras y las prioridades de actuación con el carácter de directriz. La valoración económica de las actuaciones tiene valor indicativo de los costes previstos.

Artículo 7. Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)

- 1. El Plan tendrá vigencia indefinida.
- 2. El Plan será revisado cuando así lo acuerde el Consejo de Gobierno, cuando lo prevea el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, o cuando concurren circunstancias sobrevenidas que incidan sustancialmente en la ordenación y puedan alterar la consecución de los objetivos establecidos en este Plan.
- 3. En todo caso, cuando transcurran 8 años desde la aprobación del Plan, el órgano responsable de su seguimiento emitirá un informe en el que se justifique la procedencia de su revisión en función del grado de cumplimiento de sus previsiones.
- 4. El Plan será modificado cuando se considere necesario para el mejor cumplimiento de sus objetivos, siempre que no sea consecuencia de las determinaciones señaladas en el apartado 2 anterior.
- 5. No se consideran modificaciones del Plan los ajustes resultantes de su desarrollo y ejecución.

Artículo 8. Ajustes del Plan. (N)

- 1. Se entiende por ajuste del Plan la delimitación precisa y justificada de las zonificaciones y trazados propuestos en las escalas cartográficas apropiadas a los instrumentos de planeamiento o de los estudios informativos y anteproyectos para su ejecución.

- 2. Se consideran, además, ajustes del Plan las alteraciones en el plazo de ejecución de las actuaciones propuestas en la Memoria Económica.
- 3. Los instrumentos de planeamiento general aplicarán las determinaciones y ajustarán los límites de las zonificaciones previstas en este Plan de acuerdo a sus escalas cartográficas. La regularización de límites no puede suponer una disminución o incremento de la superficie de la zona afectada en el municipio superior al 10% y el nuevo límite deberá estar constituido por elementos físicos o territoriales reconocibles.
- 4. No se considerarán modificaciones del Plan los ajustes en la delimitación de zonas, o en el trazado de las infraestructuras y demás ajustes que se efectúen como consecuencia del desarrollo y ejecución de las previsiones contenidas en el mismo.
- 5. Los ajustes del Plan se incluirán en la siguiente actualización del Plan a que se hace referencia en el artículo siguiente.
- 6. La aprobación definitiva de los instrumentos de planeamiento general supondrá el ajuste del Plan.

Artículo 9. Actualización del Plan. (N)

- 1. Se entiende por actualización del Plan la refundición en un documento único y completo de las determinaciones vigentes del mismo, en el que queden incluidas tanto las modificaciones aprobadas, en su caso, como los ajustes resultantes del desarrollo y la ejecución del Plan.
- 2. En todo caso, se procederá a la actualización del Plan coincidiendo con el informe de seguimiento a que hace referencia el artículo siguiente.
- 3. La actualización del Plan corresponderá a la persona titular de la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio y su aprobación deberá publicarse en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Artículo 10. Seguimiento del Plan. (N)

- 1. Corresponde a la Consejería competente en materia de ordenación del territorio la realización de las actividades relacionadas con el seguimiento del Plan. Estas actividades podrán ser realizadas, en su caso, por los órganos de gestión que se creen a tal efecto.
- 2. La Consejería competente en materia de ordenación del territorio, o el organismo en quien delegue, elaborará cada cuatro años un Informe de seguimiento del Plan.
- 3. Los Informes de seguimiento del Plan tendrán por finalidad analizar el grado de cumplimiento de las determinaciones del Plan y proponer las medidas que se consideren necesarias en el corto plazo para incentivar el cumplimiento de sus objetivos.

Artículo 11. Programación de acciones. (D)

1. Las acciones que en desarrollo de este Plan correspondan llevar a cabo por los órganos de la Administración Autónoma serán incorporadas a sus respectivos programas de inversiones con el orden de prioridad establecidos para las mismas.
2. Las Administraciones y organismos públicos de las que dependan las acciones previstas en la Memoria Económica deberán dar cuenta al órgano de seguimiento del Plan de los plazos de ejecución de las inversiones comprometidas, a fin de la más correcta programación y seguimiento de las mismas.

TÍTULO I. EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA*Artículo 12. Componentes del sistema de asentamientos. (N)*

1. Son elementos componentes del sistema de asentamientos los siguientes:
 - a. Los núcleos urbanos configurados por los suelos clasificados como urbanos y urbanizables ordenados por los instrumentos de planeamiento urbanístico general que se encuentre aprobado definitivamente a la entrada en vigor del Plan.
 - b. Los nuevos suelos clasificados como urbanos y urbanizables ordenados por las innovaciones de los instrumentos de planeamiento urbanístico general que se realicen de conformidad con las previsiones del presente Plan.
2. Las Áreas de Oportunidad de carácter metropolitano que se identifican en el Plano de Ordenación se integrarán en el sistema de asentamientos una vez se produzca su incorporación al proceso urbanístico, con las condiciones establecidas en el Capítulo siguiente.
3. La delimitación de los suelos urbanos y urbanizables reflejada en la cartografía del Plan tiene un carácter meramente informativo del estado del planeamiento en el momento de la redacción de este Plan.

Artículo 13. Objetivos en relación con el sistema de asentamientos. (N)

Son objetivos del Plan para el sistema de asentamientos los siguientes:

- a. Consolidar la aglomeración como centro regional del sistema de ciudades de Andalucía y fortalecer su carácter como área urbana polinuclear de naturaleza metropolitana, consolidando las áreas urbanas actuales y evitando la fragmentación territorial.
- b. Garantizar la cohesión territorial y el reequilibrio de la aglomeración mediante la distribución equilibrada de los usos, servicios, equipamientos y dotaciones de rango supramu-

nicipal y favorecer un desarrollo urbano más compacto, accesible y diversificado, potenciando la creación de nuevos espacios productivos.

- c. Contribuir al mantenimiento de la identidad y de las características tipológicas de los núcleos, y evitar los procesos de conurbación y la aparición de nuevos núcleos de población.

Artículo 14. Determinaciones para el mantenimiento y ampliación del sistema de asentamientos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general evitarán la formación de nuevos núcleos de población mediante la localización de los nuevos desarrollos urbanos colindantes con los suelos urbanos o urbanizables existentes.
2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general asegurarán la conservación de los componentes rurales o naturales que delimitan los núcleos urbanos, procurarán que en el tratamiento de los bordes periurbanos se establezcan límites claros entre zonas urbanas y rurales, y garantizarán la preservación de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos.
3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general deberán identificar los ámbitos que contengan urbanizaciones y edificaciones llevadas a cabo irregularmente en suelo no urbanizable, con carácter previo a la aprobación del presente Plan, para su posible incorporación al proceso urbanístico, con los condicionantes y limitaciones establecidos en este Plan y por la normativa urbanística y sectorial de aplicación y previa incorporación de un estudio de incidencia paisajística que resuelva la integración de los nuevos crecimientos en el modelo general del municipio.
4. Lo establecido en el apartado anterior no será de aplicación en los suelos especialmente protegidos por este Plan o por cualquier otra legislación específica, que deberán quedar en situación de fuera de ordenación, sin perjuicio de las posibles actuaciones disciplinarias, sancionadoras o de protección de la legalidad y restitución de la realidad física alterada que contra las mismas se acuerden.
5. La incorporación al proceso urbanístico de los ámbitos delimitados según lo establecido en este artículo se efectuará en la medida y con el ritmo que el propio planeamiento urbanístico general determine, siempre y cuando se garanticen los siguientes aspectos:
 - a. Conexión al sistema viario definido en este Plan.
 - b. Disponibilidad de infraestructuras urbanas de agua, saneamiento y energía.
 - c. Dotación de suelo para equipamientos y servicios públicos acordes a la potencial población del ámbito.
 - d. Constitución de las correspondientes Entidades Urbanísticas de Conservación.

- e. Medidas para impedir su expansión estableciendo, en su caso, una corona de suelo no urbanizable de especial protección.

Artículo 15. Las Áreas de Oportunidad de la aglomeración urbana. (D).

1. El Plan incorpora al sistema de asentamientos como Áreas de Oportunidad de carácter metropolitano los ámbitos identificados en el Plano de Ordenación, que tienen por finalidad contribuir a la recualificación territorial y mejorar la organización y estructuración interna de la aglomeración urbana, garantizando la dedicación de estos suelos a usos de interés supramunicipal.
2. La localización propuesta por el presente Plan para cada Área de Oportunidad tiene carácter vinculante, debiendo el planeamiento urbanístico o el Proyecto de Actuación en su caso, delimitar con precisión el suelo afectado a cada Área, con los condicionantes establecidos en la ficha correspondiente a cada Área de Oportunidad.
3. La clasificación como urbanizable de los suelos incluidos en las Áreas de Oportunidad Metropolitana no computará a los efectos de las determinaciones sobre la dimensión de los crecimientos urbanos en el planeamiento general establecidas en la Norma 45.4.a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.
4. En el caso de las Áreas de Oportunidad de contenido productivo, los municipios afectados, una vez desarrolladas las Áreas en un ochenta por ciento (80%), podrán solicitar la modificación del Plan para proceder a la ampliación de las mismas en las condiciones establecidas en el apartado anterior, y con los criterios previstos en cada caso en la correspondiente Ficha del Área de Oportunidad.
5. La ordenación de las Áreas de Oportunidad se efectuará conforme a lo establecido en el Título Segundo de esta Normativa y en las Fichas correspondiente a cada Área de Oportunidad.

TÍTULO II. ORDENACIÓN DE USOS

Capítulo I. Ordenación de los usos urbanos

Artículo 16. Objetivos generales. (D)

1. Son objetivos específicos del Plan de Ordenación del Territorio en materia de ordenación de los usos urbanos los siguientes:
 - a. Adecuar el crecimiento a las necesidades socioeconómicas procurando reducir las demandas de movilidad urbana.
 - b. Evitar o, en su caso, coadyuvar a la ordenación de los procesos de conurbación de los núcleos urbanos de los municipios y evitar la aparición de nuevos núcleos de población.

- c. Procurar el uso eficiente del suelo, priorizar el aprovechamiento de la ciudad existente y de los espacios degradados, y encauzar el crecimiento urbano a la formación de ciudades compactas y sostenibles.

- d. Procurar la diversificación y cualificación de los suelos urbanos, y la implantación de equipamientos y dotaciones que mejoren la competitividad del territorio.

- e. Propiciar un crecimiento ordenado de las actividades productivas y contribuir a su ordenación y diversificación.

- f. Contribuir a la satisfacción de la demanda de vivienda protegida y a su distribución equilibrada en el territorio.

- g. Contribuir al mantenimiento de la actividad agrícola en los terrenos dotados de buena calidad agrológica y capacidad productiva.

- h. Coadyuvar al mantenimiento de la actividad turística como motor económico de la aglomeración, mediante su renovación, diversificación y cualificación.

2. Se recomienda fomentar y ordenar la actividad turística en los municipios de Almogía, Álora, Casabermeja y Totalán y propiciar la recualificación del espacio turístico de los municipios de Benalmádena, Rincón de la Victoria y Torremolinos.

Artículo 17. Determinaciones para la ordenación de los suelos urbanos. (D y R)

1. En las áreas urbanas consolidadas el planeamiento urbanístico municipal procurará la mejora de las condiciones generales mediante la cualificación de espacios degradados en la edificación y en las condiciones de urbanización o usos, el fomento de la implantación de vivienda a precio asequible, y la ubicación de equipamientos y dotaciones que contribuyan a la integración social y al fomento de las actividades económicas.(D)

2. En las operaciones de reforma interior se recomienda tener en cuenta los siguientes criterios (R):

- a. Priorizar la recualificación paisajística de las zonas degradadas y al tratamiento urbano del frente costero.

- b. Solucionar los déficits de urbanización y los problemas de movilidad interior, en especial se garantizará la accesibilidad a la costa y el acceso público a la misma.

- c. Destinar a usos públicos, zonas libres y aparcamientos los terrenos adyacentes a la zona de servidumbre de protección.

3. El planeamiento urbanístico general establecerá criterios de usos y paisajísticos que permitan la integración de los suelos urbanos y de las orlas periurbanas 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 a crear, que permitan dar una forma acabada a los mismos y eviten zonas de transición degradadas. (D)

4. Los instrumentos de planeamiento general deberán contemplar la ordenación del paisaje y justificar las propuestas adoptadas para la mejora del mismo. Especialmente deberán identificar y cualificar las escenas, hitos o itinerarios urbanos de mayor significación para la interpretación de la identidad de cada núcleo. (D)
5. 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 y que las medianeras que queden por encima de otras edificaciones o lindan a espacios libres o suelo no urbanizable reciban tratamiento de fachada. (R)

Artículo 18. Determinaciones para la ordenación de los nuevos crecimientos. (D)

1. El planeamiento urbanístico general deberá garantizar que el desarrollo de los suelos urbanizables se efectúe de manera acorde con la disponibilidad de las infraestructuras y dotaciones y justificará expresamente la disponibilidad de agua y la viabilidad energética para el crecimiento previsto.
2. Los instrumentos de planeamiento general ordenarán las nuevas extensiones urbanas de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a. Adoptar como referencia estructural las preexistencias morfológicas territoriales existentes, tratando de adaptarse a las mismas, reconociendo los recursos y elementos naturales y culturales significativos existentes, integrándolos en la ordenación.
 - b. Destinar los suelos con mejores condiciones de accesibilidad y posición para la ubicación de equipamientos y dotaciones y, en general, a los usos de interés económico y social.
 - c. Mantener la coherencia y continuidad del sistema viario y de los espacios libres con los municipios colindantes.
 - d. Analizar la impronta de los crecimientos en el paisaje y en especial su percepción desde los puntos y/o elementos de mayor frecuentación.
3. Los instrumentos de planeamiento general que en aplicación de lo establecido en el artículo 70.5 incorporen como suelos urbanizables terrenos incluidos en la Zonas de Protección Territorial de la categoría de Áreas de Transición, establecerán la ordenación de estos suelos de conformidad, además, con los siguientes criterios:
 - a. Se justificarán las medidas que aseguren la preservación de los valores naturales existentes.

- b. Los sistemas de espacios libres de carácter general y local, alcanzarán al menos el cuarenta y cinco por ciento (45%) de la zona.
 - c. En los suelos con uso residencial, al menos el cuarenta y cinco por ciento (45%) de las viviendas deberán destinarse a algún régimen de protección pública.
 - d. La configuración de la red viaria se deberá adaptar a la topografía natural evitando la alteración sustancial de la misma.
 - e. La ejecución urbanística de los sectores de este ámbito no podrá autorizarse hasta tanto se haya materializado el sesenta por ciento (60%) del resto de sectores de suelo urbanizable propuesto en la revisión del planeamiento general.
4. Los instrumentos de planeamiento general o de desarrollo y los proyectos de urbanización introducirán criterios de sostenibilidad ambiental, teniendo en cuenta en el diseño de las actuaciones urbanísticas los siguientes criterios:
 - a. La mejora en la gestión del ciclo del agua mediante la racionalización de los consumos, la reducción de pérdidas, la generalización de la depuración y la reutilización de aguas residuales depuradas.
 - b. La gestión de los residuos urbanos con criterios de reducción, reutilización, reciclado y depósito en condiciones seguras.
 - c. La mejora de la calidad del aire mediante la reducción del tráfico motorizado.
 - d. La reducción de la contaminación acústica a través del control del tráfico, de las fuentes emisoras puntuales y de las condiciones de aislamiento acústico de la edificación.
 - e. La mejora de la eficiencia energética mediante una mayor adaptación de la edificación a las condiciones climáticas y mediante la reducción del uso del vehículo privado en las relaciones de movilidad metropolitana.
 - f. La minimización de la contaminación lumínica fomentando la eficiencia lumínica y energética del alumbrado público.
 - g. La dotación de las infraestructuras de telecomunicaciones con un ancho de banda que permita la prestación de servicios interactivos avanzados.
 5. Los instrumentos de planeamiento general o de desarrollo y los proyectos de urbanización introducirán criterios ambientales y de integración paisajística, que garanticen que en la ejecución de las actuaciones urbanísticas se respeten los siguientes criterios:
 - a. Restituir la continuidad de los cauces naturales interceptados, en su caso, en el proceso de ejecución de la urba-

- nización mediante su acondicionamiento y eventual construcción de obras de drenaje transversal.
- b. Controlar las escorrentías inducidas por la actuación urbanística en lluvias extraordinarias estableciendo los medios para que éstas no sean superiores a las que se producen en el ámbito en régimen natural. Para ello se estimarán los caudales de avenidas ordinarias y extraordinarias antes, durante y con posterioridad a la ejecución de la actuación.
 - c. Verificar el comportamiento de las infraestructuras de drenaje ante posibles lluvias extraordinarias. En el supuesto de potenciación de los flujos hídricos se adoptarán medidas tanto de diseño de la actuación urbanística mediante el incremento de zonas ajardinadas y niveladas, como de racionalización de las redes pluviales y de drenajes laterales de los viarios mediante regulación, laminación y almacenamiento de caudales u otras.
 - d. Considerar las repercusiones de las actuaciones urbanísticas en su conjunto, urbanización y edificación, sobre la infiltración del agua en el suelo y subsuelo e incorporar las infraestructuras y medidas de prevención y corrección adecuadas para restituir las escorrentías subterráneas.
 - e. Realizar la regeneración del régimen hidrogeológico acondicionando suelos y formas del terreno para favorecer la infiltración. La superficie ocupada por los terrenos con perfiles edáficos naturales o modificados pero con capacidad filtrante suficiente tendrá como mínimo una extensión superior al doble de la abarcada por las superficies impermeabilizadas.
6. Los instrumentos de planeamiento general no podrán clasificar como nuevos sectores de suelo urbanizable los terrenos en los que concurra alguna de las siguientes circunstancias: (D).
- a. Los terrenos con pendiente media sea superior al cincuenta por ciento (50%) excepto cuando se trate del crecimiento natural de los núcleos urbanos históricos.
 - b. Los ámbitos donde se pueda presuponer la existencia de riesgos naturales o artificiales hasta tanto no desaparezca su situación.
 - c. Las zonas que conlleven un elevado impacto visual o limiten la perspectiva del conjunto urbano existente.
7. No podrán ser incluidos como edificables en la ordenación de nuevos sectores de suelo urbanizable los terrenos con pendientes superiores al treinta y cinco por ciento (35%).

Artículo 19. Determinaciones específicas para los nuevos crecimientos. (D)

1. En la ordenación de los suelos de uso residencial, el planeamiento urbanístico municipal atenderá a los siguientes criterios:
 - a. Procurar el máximo aprovechamiento de las infraestructuras y equipamientos existentes
 - b. Asegurar que en el orden temporal de urbanización de los diferentes sectores en que se dividan las áreas de crecimiento se mantenga el principio de contigüidad.
 - c. Atender prioritariamente las necesidades de vivienda derivadas de la formación de nuevos hogares como consecuencia de la dinámica de la población residente en el municipio, para lo cual se elaborarán estudios sobre las demandas de vivienda de su población, diferenciadas según sus condiciones económicas y demográficas. Dichos estudios adoptarán parámetros estadísticos oficiales, contrastados y adaptados a la trayectoria de la última década.
 - d. Integrar las políticas de suelo y vivienda, atendiendo prioritariamente las necesidades de primera vivienda de los vecinos del municipio, y las necesidades de vivienda protegida de los sectores más desfavorecidos.
 - e. Utilizar tipologías o combinaciones de tipos edificatorios que permitan incrementar el uso eficiente del suelo, evitando el uso extensivo de tipologías edificatorias de baja densidad.
2. En la ordenación de los suelos de uso industrial, el planeamiento urbanístico municipal atenderá a los siguientes criterios:
 - a. Se efectuará una previsión expresa de las necesidades de suelo para actividades industriales y logísticas del municipio, teniendo en cuenta que a la demanda de carácter metropolitano se da respuesta mediante las Áreas de Oportunidad propuestas por este Plan.
 - b. Se localizarán en la proximidad de los nuevos desarrollos urbanos procurando la integración de usos y su conexión con los suelos urbanos y urbanizables del municipio.
 - c. Se valorará su impacto en el modelo de ciudad y en especial su incidencia sobre la movilidad y sobre la capacidad de carga de las infraestructuras y los servicios de transportes.
 - d. Se establecerán medidas para evitar su impacto ambiental y paisajístico.
 - e. Se procurará el progresivo traslado las actividades productivas generadora de molestias a los usuarios de zonas residenciales así como de aquellos usos fuera de ordenación que incumplan las disposiciones vigentes en materia de seguridad, salubridad y medio ambiente urbano y natural.
3. En la ordenación de los suelos de uso terciario, el planeamiento urbanístico municipal atenderá a los siguientes criterios:
 - a. Se calificarán de manera expresa y diferenciada por tipologías, localizándose con criterios de proximidad a las zonas residenciales, integración en las tramas urbanas existentes, sinergia con las centralidades de la red actual de asentamientos y evitando la saturación del viario.

- b. Se valorará su impacto sobre el modelo de ciudad, el medio ambiente, la ordenación de la movilidad, la capacidad de carga de las infraestructuras y servicios de transporte, y la integración urbana y paisajística.
- c. Se identificarán expresamente los suelos con uso terciario en los que se permite la implantación de grandes superficies comerciales, procurando su integración en el tejido comercial urbano, especialmente en los espacios comerciales existentes, priorizando el acceso peatonal, el transporte no motorizado y la conexión con el transporte público de gran capacidad.
- d. Se identificarán los espacios susceptibles de rehabilitación comercial y valorará su accesibilidad, peatonalización, aparcamientos y mobiliario urbano, programando, en su caso, su rehabilitación mediante actuaciones integradas de reforma.

Capítulo II. Ordenación de las Áreas de Oportunidad

Artículo 20. Identificación de las Áreas de Oportunidad. (D)

Se establecen las siguientes Áreas de Oportunidad de la aglomeración:

- a. Áreas de Oportunidad de contenido productivo, que incluye las siguientes Áreas destinadas a la implantación de actividades tecnológicas, logísticas, empresariales y terciarias:
 - A-1. Ampliación del Parque Tecnológico de Andalucía. (Málaga)
 - A-2. Zona productiva, logística y dotacional. (Málaga - Cártama)
 - A-3. Zona productiva asociada al Aeropuerto. (Alhaurín de la Torre)
 - A-4. Parque de actividades económicas asociadas, preferentemente, a la producción y transformación agroalimentaria. (Cártama)
 - A-5. Parque de actividades empresariales del interior de la aglomeración. (Casabermeja).
 - A-6. Parque para actividades terciarias y empresariales de interrelación con la Costa del Sol Occidental. (Coín-Alhaurín el Grande).
 - A-7. Parque de la construcción de Zalea (Pizarra)
 - A-8. Parque de actividades empresariales del Rincón de la Victoria
 - A-9. Parque de la Piedra (Coín)
 - A-10. Complejo Industrial Cárnico La Capellanía (Cártama)
- b. Áreas de Oportunidad de contenido residencial que incluye las siguientes Áreas destinadas a satisfacer la demanda supramunicipal de viviendas y en las que el destino preferente es la construcción de vivienda sometidas a algún régimen de protección pública:
 - B-1. Soliva Norte-Lagar de Oliveros (Málaga)
 - B-2. Vega del Guadalhorce-Campanillas. (Málaga).
 - B-3. Vega del Guadalhorce (Alhaurín de la Torre).

- B-4. Nueva Aljaima (Cártama)
- B-5. Cuesta del Río (Álora)
- B-6. Miralmonte-Sierra Gorda (Coín)
- B-7. Estación de Cártama (Cártama)

- c. Áreas de Oportunidad para la dinamización turística del interior de la aglomeración, que incluye las siguientes Áreas destinadas a establecimientos hoteleros, viviendas y las dotaciones, equipamientos y servicios que demande la población vacacional y turística y que contribuyan a mejorar la oferta de servicios especializados al turismo:

- C-1. Totalán
- C-2. Almogía
- C-3. Casabermeja
- C-4. Álora
- C-5. Benagalbón (Rincón de la Victoria).
- C-6. Pereilas (Coín)

Artículo 21. Criterios para la ordenación de las Áreas de Oportunidad. (D)

- 1. La ordenación para las Áreas de Oportunidad de la aglomeración urbana deberá respetar los siguientes criterios generales:

- a. El planeamiento de desarrollo deberá prever en estas áreas los niveles más altos de dotaciones locales de los previstos en el artículo 17, 1,2ª, de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía. Las reservas de suelo para actividades dotacionales deberán materializarse en localizaciones centrales y/o abiertas a sus principales accesos rodados.
- b. La ordenación deberá favorecer la riqueza y cualificación dotacional, la diversidad morfológica y tipológica, así como garantizar la resolución de las infraestructuras necesarias para eliminar los efectos de la contaminación sobre las aguas, el suelo y la atmósfera, favoreciendo la utilización de energías renovables, e incidiendo en la peatonalización e intermodalidad del transporte.
- c. Se procurará la incorporación de las preexistencias naturales (vaguadas, cerros, arroyos, formaciones arbóreas) al sistema de espacios públicos.

- 2. En las Áreas de Oportunidad de contenido productivo, la ordenación que se realice por el planeamiento urbanístico general cumplirá los siguientes criterios:

- a. Se orientarán a la implantación de actividades tecnológicas, empresariales, industriales, terciario avanzado, comercial y equipamientos, que favorezcan la integración industrial, la creación de sinergias empresariales y el acceso a servicios innovadores, favoreciendo el desarrollo, diversificación y la modernización de las estructuras empresariales de la aglomeración.
- b. Se diseñarán con calidades urbanas compatibles con su funcionalidad, procurando ofrecer una imagen corporativa

- a las empresas, y garantizando la diversificación en cuanto al tamaño de las parcelas, de manera que permitan el asentamiento de las pequeñas y medianas empresas.
- c. En los casos en que sean colindantes con zonas residenciales, separarse de ellas mediante sistemas viarios y espacios verdes arbolados de una dimensión suficiente para evitar interferencias funcionales, paisajísticas y morfológicas con aquéllas.
3. En las áreas de contenido residencial, entre el cincuenta y cinco por ciento (55%) como mínimo, y el sesenta y cinco por ciento (65%) como máximo, del número de viviendas se destinará a vivienda sometidas a algún régimen de protección, debiendo reservarse el quince por ciento (15%) de la edificabilidad total para usos de actividades económicas compatibles con el uso residencial, de forma que se favorezca la creación de empleo de proximidad.
4. En las áreas de dinamización turística, la ordenación que se realice por el planeamiento urbanístico general cumplirá las siguientes condiciones:
- a. Se destinarán mayoritariamente a establecimientos de alojamiento turístico que cumplan los requisitos de uso exclusivo y de unidad de explotación, a instalaciones destinadas a acoger otros servicios calificados como turísticos por la legislación sectorial, así como otras instalaciones, edificaciones y equipamientos vinculados funcionalmente a los anteriores, previa justificación en el planeamiento urbanístico correspondiente.
- b. La edificabilidad para uso residencial no será superior al treinta y cinco por ciento (35%) del total de cada ámbito de ordenación y no serán compatibles los usos industriales.
- c. Se garantizará un diseño urbano adaptado a la morfología y tipología de los cascos urbanos existentes, evitando cualquier incidencia visual negativa sobre los mismos.
5. Las determinaciones establecidas en las Fichas incluidas en el Anexo a esta normativa, que establecen la localización y superficie de cada Área de Oportunidad así como la justificación y los criterios de ordenación para cada una de ellas tienen el carácter de Directriz (D).

Artículo 22. Protección cautelar del suelo afecto a las Áreas de Oportunidad. (N)

1. Hasta tanto se produzca la ordenación y gestión de las Áreas de Oportunidad de la aglomeración, sobre el suelo vinculado no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación primaria de los terrenos.
2. Las edificaciones, construcciones e instalaciones erigidas con anterioridad a la aprobación del presente Plan en el suelo afectado por la delimitación de las Áreas de Oportunidad de la aglomeración, serán consideradas como fuera de ordenación.

3. Excepcionalmente, podrán autorizarse por los órganos competentes en materia urbanística la construcción de edificaciones e instalaciones de utilidad pública o interés social, siempre que el uso al que se destinen dichas edificaciones e instalaciones se encuentre comprendido entre los señalados como preferentes para las Áreas de Oportunidad y resulte autorizable según las disposiciones del planeamiento urbanístico general.

Artículo 23. Gestión y ejecución de las Áreas de Oportunidad de la Aglomeración. (D)

Para la gestión y ejecución de las Áreas de Oportunidad de la aglomeración establecidas por el presente Plan se podrá proceder por cualquiera de los sistemas de actuación previstos en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, a través del planeamiento urbanístico general o, en su caso, mediante la correspondiente Declaración de Interés Autonómico, según la regulación establecida en los artículos 38 y 39 de la Ley 1/1994, de 11 de enero.

Capítulo III. Del diseminado residencial en la aglomeración.

Artículo 24. Identificación y objetivos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general deberán identificar los ámbitos que contengan un significativo número de viviendas dispersas en el suelo no urbanizable, y que hayan sido construidas con anterioridad a la aprobación del presente Plan.
2. En la ordenación por el planeamiento urbanístico general de estos ámbitos se perseguirán los siguientes objetivos:
- a. Delimitar con precisión el perímetro del ámbito, abarcando el espacio que contengan la presencia significativa de las viviendas dispersas, evitando su ampliación y eliminando los riesgos de su transformación incontrolada.
- b. Racionalizar los procesos de ocupación existentes con garantías de mantenimiento del paisaje rural y de los caminos rurales como únicas vías de acceso.
- c. Posibilitar la generación de servicios primarios para mejorar la calidad de vida y ambiental del ámbito.
- d. En su caso, reconducir el eventual crecimiento de los diseminados conforme a las previsiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico generales y a la normativa urbanística de aplicación.

Artículo 25. Tratamiento por los instrumentos de planeamiento general. (D)

El planeamiento urbanístico general, de conformidad con el origen de su implantación, la naturaleza de los usos actuales, su grado de reversibilidad, su ubicación y las determinaciones de este Plan que les afecten, adoptará alguna de las siguientes decisiones:

- a. Reconocimiento del asentamiento en régimen de fuera de ordenación en suelo no urbanizable, estableciendo un régimen específico y diferenciado para aquellos ámbitos en los que han prescrito las acciones de restitución de legalidad urbanística conforme a las posibilidades que establece la Disposición Adicional Primera de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre.
- b. Reconocimiento del asentamiento como suelo no urbanizable en la categoría de Hábitat Rural Diseminado, regulando las condiciones para su ordenación, bien directamente o bien mediante la aprobación de un plan especial de mejora y acondicionamiento.
- c. Posibilitar su incorporación controlada al proceso urbanístico atribuyéndole la clasificación de suelo urbano no consolidado o urbanizable en atención al grado de consolidación de la edificación y de la urbanización.

Artículo 26. Criterios generales de ordenación. (D)

1. En la ordenación de los ámbitos que mantengan la clasificación de suelo no urbanizable de especial protección se cumplirán y desarrollarán, en todo caso, los siguientes criterios:
 - a. No se podrá modificar, ni ampliar, ni suprimir ninguna estructura de caminos existentes, no permitiéndose ninguna actuación que no sea la de mejorar sus condiciones físicas.
 - b. No se podrá dividir la unidad parcelaria catastral, modificar la actual topografía, realizar talas de árboles, ni alterar las condiciones de flora y fauna que existan en el momento de la intervención.
2. En los ámbitos en que se reconozca la categoría de Hábitat Rural Diseminado se posibilitará que se dote de las infraestructuras básicas correspondientes a los accesos, agua, luz y saneamiento, prohibiéndose cualquier solución de vertido al dominio público, y velando especialmente por la no generación de nuevas infraestructuras que propicien la expansión residencial.
3. En los ámbitos en los que se altere la clasificación de suelo no urbanizable el planeamiento urbanístico general, además de justificar su decisión, deberá garantizar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 18.5 anterior.

Capítulo IV. Ordenación de los usos náuticos e instalaciones turísticas y recreativas de interés territorial.

Artículo 27. Instalaciones náutico-deportivas. (D)

1. Las actuaciones relativas a las instalaciones náutico-deportivas estarán orientadas, prioritariamente, a la mejora y ampliación del número de atraques de los puertos existentes, y en especial, a la ampliación exterior del puerto de Benalmádena y a la implantación de nuevas instalacio-

nes náutico-recreativas en el ámbito del puerto de interés general de Málaga, en el contexto de la ampliación del puerto.

2. Se podrá autorizar por la administración pública la construcción de nuevas instalaciones en el tramo litoral que se indica en el Plano de Ordenación, ya sean de promoción pública o privada, previa valoración de su viabilidad técnica, económico financiera y ambiental.
3. Se realizará un estudio sobre los accesos viarios a los puertos náuticos-deportivos del ámbito que, teniendo en cuenta la previsión de nuevas ampliaciones, permita acometer las actuaciones necesarias para mejorar el acceso a las instalaciones portuarias y absorber los incrementos de tráfico que puedan producirse como consecuencia de dichas ampliaciones.

Artículo 28. Instalaciones turísticas y recreativas de interés territorial. (N y D)

1. Se incluyen como instalaciones turísticas y recreativas de interés territorial las dotaciones sin edificación significativa y ligadas con el esparcimiento al aire libre y con la ocupación de grandes espacios, caracterizadas por la necesidad o conveniencia de su implantación en el medio rural, tales como parques de ocio, campos de golf, centros hípicos, campos de polo, y todas aquellas instalaciones para ocio y deporte que tengan una incidencia supralocal. (N).
2. Las instalaciones turísticas y recreativas de interés territorial deberán:
 - a. Contar con las infraestructuras de acceso, aparcamientos y capacidad de las redes urbanas de energía, agua, telecomunicaciones y eliminación de residuos adecuadas a las demandas previsibles en máxima ocupación, sin que se vean afectados los niveles de servicio y capacidad de las infraestructuras y dotaciones previamente existentes. (N)
 - b. En el abastecimiento para usos no potables de las instalaciones el recurso procederá de forma prioritaria de la reutilización de aguas residuales, debiendo contar las depuradoras de las que se abastezcan de sistemas de tratamiento acorde con el destino de las aguas. (D)
 - c. Las que superen los trescientos mil (300.000) metros cúbicos (m³) anuales de consumo de agua, contar con dispositivos propios de depuración, reciclado y reutilización del agua. Así mismo, deberán contar con sistemas de drenaje, embalses o depósitos con objeto de realizar una gestión más eficiente del ciclo del agua y fomentar su ahorro. (N)
3. En suelo no urbanizable sólo se podrán autorizar en los suelos de carácter rural o natural que establezca el planeamiento urbanístico general y en los de categoría de Áreas de Transición de las Zonas de Protección Territorial del presente Plan. (N)

4. Las instalaciones turísticas y recreativas de interés territorial no podrán incorporar en suelo no urbanizable otras edificaciones que las vinculadas directamente a la práctica de la actividad recreativa o deportiva, club social, alojamiento hotelero y servicio de restauración. (N)
5. La implantación de estas instalaciones en suelo no urbanizable se podrá efectuar de acuerdo con los siguientes criterios de ordenación (D):
 - a. Su diseño y construcción se ajustará al soporte territorial, adecuándose a la topografía, y protegerá la preexistencia de elementos relevantes del territorio, en especial la red de drenaje y la vegetación arbolada.
 - b. Las instalaciones y edificaciones deberán armonizar con el entorno.

TÍTULO III. DE LOS SISTEMAS DE COHESIÓN TERRITORIAL

Artículo 29. Componentes. (N)

Los sistemas de cohesión territorial definidos por el presente Plan son los siguientes:

- a. El sistema de comunicaciones y transportes, constituido por el suelo, las infraestructuras y las instalaciones destinadas a permitir el desplazamiento de las personas y las mercancías y las operaciones complementarias necesarias para ello.
- b. El sistema de espacios libres de uso público, que comprende los terrenos destinados por el presente Plan al esparcimiento, reposo, recreo y salubridad del conjunto de la aglomeración.
- c. El sistema de equipamientos, constituido por el suelo, las construcciones y las instalaciones destinados a prestar los servicios públicos de carácter metropolitano a los ciudadanos.

Capítulo I. El sistema de comunicaciones y transportes

Artículo 30. Objetivos generales. (N)

Son objetivos del Plan para el sistema de comunicaciones y transportes los siguientes:

- a. Mejorar la accesibilidad de la aglomeración urbana de Málaga con el resto de Andalucía y la Península.
- b. Impulsar la vertebración interna de la aglomeración urbana de Málaga.
- c. Mejorar las comunicaciones internas entre los núcleos del interior y entre estos y el litoral.
- d. Fomentar la integración de los diversos modos de desplazamiento y transporte, potenciando el transporte público y los medios no motorizados.

- e. Minimizar el impacto sobre el medio ambiente que producirían las infraestructuras de comunicaciones y transportes, tanto durante su construcción como durante su explotación
- f. Propiciar la movilidad territorial de todos los habitantes del ámbito, mejorando las condiciones de acceso al transporte público de viajeros.
- g. Favorecer la accesibilidad a las dotaciones y equipamientos públicos y a las áreas productivas y evitar las barreras arquitectónicas.
- h. Adecuar el trazado de las redes a las previsiones de crecimiento, a la organización de usos y actividades y a las características de los recursos naturales y paisajísticos del ámbito.

Artículo 31. Organización del sistema de comunicaciones y transportes. (N)

EL sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración urbana de Málaga está compuesto por las siguientes redes y nodos:

- a. La red ferroviaria, compuesta por el conjunto de instalaciones e infraestructuras fijas que permiten el desplazamiento en transporte ferroviario de personas y mercancías, así como las operaciones complementarias para ello.
- b. La red de Metro, constituida por un tipo especial ferroviario, constituida por el conjunto de tramos en superficie, túneles, estaciones, infraestructuras e instalaciones de este modo de transporte colectivo de personas.
- c. La red viaria, compuesta por el conjunto de vías que permiten su articulación en las redes de carreteras nacional y autonómica, la vertebración entre las distintas áreas que la forman y la conexión entre los diversos núcleos urbanos y de actividad.
- d. El Aeropuerto Internacional de Málaga
- e. El Puerto de Málaga.
- f. Los nodos de transporte, aparcamientos y plataformas reservadas destinadas a favorecer la intermodalidad del sistema de transportes

Artículo 32. Inserción ambiental y paisajística de las infraestructuras de transporte. (D y R)

1. Al objeto de minimizar el impacto de los nuevos trazados viarios, 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)

2. En los trazados viarios que transcurran por lugares de vistas de especial valor paisajístico se deberá prever miradores que permitan la visión de los puntos notables del paisaje. (D)
3. En las zonas de contacto con los suelos urbanos o urbanizables los trazados viarios y ferroviarios serán proyectados de manera que se evite o reduzca al mínimo la necesidad de barreras antirruidos. En caso de que sean necesarias, éstas serán pantallas vegetales o bien de tierra u otros materiales que puedan ser cubiertos de vegetación. (D)
4. Los taludes de los trazados sobreelevados en relación al nivel del terreno se diseñarán con el criterio de garantizar una correcta plantación y conservación de la vegetación a introducir. (D)
5. En los tramos de trazados en que sea necesaria la construcción de muros de contención para la estabilidad de los taludes o desmontes, éstos presentarán la menor altura posible, serán realizados en piedra, encachados en piedra o con elementos prefabricados que permitan el crecimiento de la vegetación. (D)
6. Se recomienda que se extienda la red de vigilancia de la calidad del aire al entorno de las infraestructuras de transporte de mayor tráfico de vehículos y que la información que de ellas se obtenga se utilice después en el análisis y planificación posteriores. (R)

SECCIÓN 1ª. LA RED FERROVIARIA

Artículo 33. Objetivos para la red ferroviaria. (N)

Son objetivos del Plan para la red ferroviaria los siguientes:

- a. Potenciar las conexiones ferroviarias con las grandes redes europeas del transporte de viajeros de Altas Prestaciones, dándole continuidad hacia la Costa del Sol.
- b. Potenciar la intermodalidad de los servicios de Altas Prestaciones y de cercanías ferroviarias con el Aeropuerto Internacional de Málaga.
- c. Potenciar y mejorar la intermodalidad del transporte de mercancías en modo ferroviario con el Puerto de Málaga y con el Aeropuerto Internacional de Málaga.
- d. Favorecer la complementariedad de la red ferroviaria y el resto de los modos de transporte, incrementando la participación del ferrocarril en el reparto modal del tráfico de mercancías y pasajeros.
- e. Reordenar el espacio ferroviario en las ciudades, potenciando su integración urbana así como su relación con otros medios de transporte urbano e interurbano, favoreciendo la creación de nuevos nodos de centralidad del sistema urbano.

Artículo 34. Actuaciones y prioridades. (D)

1. Las actuaciones y prioridades de la red ferroviaria se ajustarán a lo previsto en el Plan Estratégico de las Infraestructuras del Estado y al Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía.
2. Los instrumentos de planeamiento establecerán las reservas de suelo que se determinen en el proyecto del corredor ferroviario, así como para las estaciones y nodos de transporte y demás infraestructuras al servicio del transporte ferroviario, sin que el simple ajuste de las determinaciones del Plan se consideren modificación del mismo.
3. Los instrumentos de planeamiento garantizarán la accesibilidad a las estaciones y nodos de transporte desde la red viaria y desde las diferentes zonas urbanas del municipio, así como la conectividad con el transporte público de viajeros por carretera y con los modos no motorizados.
4. La aprobación del proyecto de trazado de que se trate, implicará el ajuste de las determinaciones de este Plan, que no se considerará una modificación del mismo.
5. En el servicio de cercanías se consideran prioritarias las actuaciones ya previstas en la planificación sectorial correspondientes al desdoblamiento de los ejes C-1 Málaga Fuengirola y C-2 Málaga - Álora.
6. Previamente al desarrollo de las Áreas de Oportunidad: A.4. Parque de actividades económicas asociadas a la producción agroalimentaria (Cártama), A.6. Parque para actividades logísticas y empresariales de interrelación con la Costa del Sol Occidental (Coin-Alhaurín el Grande) y A.9 Parque de la Piedra (Coin), se realizará por los promotores de las mismas un estudio de viabilidad para que en su desarrollo, y a su cargo, se incluya la extensión de la comunicación ferroviaria de mercancías.

SECCIÓN 2ª. EL AEROPUERTO INTERNACIONAL Y EL PUERTO DE MÁLAGA

Artículo 35. Objetivos generales para el Aeropuerto Internacional "Pablo Picasso". (N)

Son objetivos de este Plan en relación con el Aeropuerto de Málaga los siguientes:

- a. Integrar plenamente el Aeropuerto en el sistema intermodal de transportes de Andalucía, mediante su conexión con la red viaria de alta capacidad y la red ferroviaria de alta velocidad.
- b. Potenciar las funciones del Aeropuerto como nodo del sistema aeroportuario internacional.
- c. Potenciar las funciones económicas y logísticas.
- d. Desarrollar las actuaciones previstas por el Plan Director aprobado o sus modificaciones, en su caso.

Artículo 36. Prioridades y características. (D)

1. Las prioridades en cuanto a las actuaciones previstas se ajustarán a lo establecido por el Plan Director del Aeropuerto de Málaga, el Plan Estratégico de las Infraestructuras del Estado y al Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía.
2. Las ordenaciones y edificaciones afectadas por las servidumbres aeronáuticas, definirán sus características respetando las limitaciones impuestas por la legislación especial aeroportuaria y de navegación aérea.

Artículo 37. Objetivos generales para el Puerto de Málaga. (N)

Son objetivos del Plan en relación con el Puerto de Málaga los siguientes:

- a. Integrar plenamente el Puerto de Málaga en el conjunto del sistema intermodal de transportes de Andalucía (conexiones viarias, ferroviarias, aeroportuarias, de telecomunicaciones), y la red logística.
- b. Potenciar sus funciones comerciales, turísticas y económicas.
- c. Reordenar el espacio portuario en su contacto con la ciudad, potenciando su integración urbana y su relación con otros medios de transporte urbano e interurbano, favoreciendo la creación de nuevas centralidades urbanas.

Artículo 38. Directrices de desarrollo en relación con el Puerto de Málaga.. (D)

1. Las prioridades en cuanto a las actuaciones previstas se ajustarán a lo establecido por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, al Plan Especial de la Zona de Servicios, al Plan Estratégico de las Infraestructuras del Estado y al Plan de Infraestructuras Sostenibles para el Transporte de Andalucía.
2. Las Administraciones Públicas adoptarán las medidas necesarias para garantizar la funcionalidad de las instalaciones sin menoscabo de las áreas urbanas colindantes, ni deterioro de su calidad ambiental, o alteración de características naturales de las aguas, y propiciarán que el desarrollo de las instalaciones sea coherente con la organización del territorio, con la localización y destino de las áreas urbanas y con diseño de la red de infraestructuras de transportes
3. El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Málaga incluirá la delimitación de las zonas de servicio de cada una de los muelles, y justificará la conveniencia y necesidad de las distintas instalaciones también en función de su incidencia en el territorio, debiendo considerar a estos efectos sus previsiones de futuro, la integración en las redes de transportes y sus relaciones con las áreas urbanas limítrofes

4. El Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga y el Plan Especial del Puerto de Málaga serán los instrumentos urbanísticos que deberán desarrollar las previsiones del presente Plan de Ordenación del Territorio, sin perjuicio de su adecuación al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios
5. Los terrenos portuarios excluidos de la zona de servicio portuario se ordenarán en el marco del planeamiento urbanístico general.

SECCIÓN 3ª. LA RED DE METRO Y TRANVÍAS*Artículo 39. Objetivos para la red de Metro y Tranvías. (N)*

Son objetivos del Plan para la red de Metro y Tranvías los siguientes:

- a. Constituirse en el elemento estructurante del sistema de transportes público de la aglomeración urbana de Málaga.
- b. Mejorar la accesibilidad interior del Núcleo Principal de la aglomeración.
- c. Reducir la presión del vehículo privado en la zona central de la ciudad de Málaga y, por tanto, conseguir un ambiente urbano más agradable para el ciudadano, además de mejorar la calidad del aire y ahorrar energía.

Artículo 40. Líneas básicas y prioridades. (D)

1. La red de Metro y Tranvías propuesta estará compuesta, por las siguientes líneas:
 - a. Línea 1 que discurre entre la Malagueta y Teatinos, e incluirá un nuevo ramal desde Teatinos al Parque Tecnológico de Andalucía.
 - b. Línea 2 que discurre entre la Malagueta y el intercambiador de Martín Carpena
 - c. Línea 3 que conecta Málaga, Rincón de la Victoria y Vélez-Málaga.
 - d. Línea 4 que discurre entre Guadalmedina y Las Virreinas.
2. Por el organismo sectorial competente se estudiará una posible alternativa de acceso al Parque Tecnológico de Andalucía a través de la red de cercanías, y se analizarán la alternativas de conexión entre la Línea 3 de Metro y el sistema tranviario de Vélez-Málaga, así como la posición del futuro intercambiador.
3. Las actuaciones y prioridades de la red de Metro propuesta se ajustarán a lo previsto en los correspondientes estudios informativos, así como a los planes y proyectos de construcción que apruebe el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.
4. Los instrumentos de planeamiento establecerán las reservas de suelo que se determinen en los correspondientes estudios informativos, planes y proyectos de construcción

para la red, así como para las estaciones e intercambiadores y demás infraestructuras al servicio de la red de Metro, sin que el simple ajuste de las determinaciones del Plan se consideren una modificación del mismo.

5. Los instrumentos de planeamiento garantizarán la accesibilidad a las estaciones e intercambiadores desde la red viaria y desde las diferentes zonas urbanas del municipio, así como la conectividad con el resto de los modos de transporte público y con los modos no motorizados.
6. La aprobación del estudio informativo o proyecto de trazado o construcción de que se trate, implicará el ajuste de las determinaciones de este Plan, que no se considerará una modificación del mismo.
7. Una vez finalizada la ejecución de las líneas de la red de Metro propuesta, por el organismo competente se estudiará la viabilidad para la extensión de la red de Metro, la implantación de líneas tranviarias o de cualquier otro sistema de transporte público en plataforma reservada, especialmente en relación con los municipios de Alhaurín del Torre, Alhaurín el Grande y Coin.

SECCIÓN 4ª. EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS

Artículo 41. Objetivos generales para el sistema de transportes. (N)

Son objetivos del Plan para el sistema de transportes los siguientes:

- a. Articular plenamente el territorio de la aglomeración, internamente y con el exterior, a través del sistema intermodal de transportes.
- b. Aumentar sustancialmente la participación del transporte público, y de manera específica, de los modos ferroviarios, en los flujos de transporte de pasajeros y mercancías, así como de los modos no motorizados.
- c. Dar accesibilidad mediante transporte público a las zonas de especial reserva para la localización de actividades.
- d. Diseñar conjuntamente el transporte urbano y metropolitano procurando la integración y complementariedad entre los distintos modos de transportes y garantizando que sean accesibles a todas las personas.

Artículo 42. Desarrollo del sistema de transportes. (D)

1. Para el desarrollo y concreción de las actuaciones previstas en el presente Plan para el sistema de transportes, se realizará un plan de transporte para la aglomeración urbana de Málaga que tenga como directrices básicas las siguientes:
 - a. Potenciar el transporte público interurbano y, en especial, desarrollar los modos ferroviarios (ferrocarril y metro) como vertebradores de la oferta de transporte público.

- b. Favorecer en el ámbito de la aglomeración los desplazamientos en modos autónomos de transporte, peatones y bicicletas, mediante la previsión de redes de itinerarios que conecten los núcleos de la aglomeración urbana entre sí y con los puntos más significativos de atracción de estos modos de transporte.

- c. Establecer Zonas de Cautela en las vías de gran capacidad de la aglomeración con el objetivo de garantizar la funcionalidad de estas vías y permitir la implantación futura de plataformas reservadas de transporte público.

- d. Identificar ámbitos preferentes para la implantación de aparcamientos disuasorios con la finalidad de facilitar el acceso a la red de transporte público, así como moderar y controlar el tráfico de vehículos privados en los cascos urbanos

- e. Realizar la planificación de las demandas de la aglomeración urbana de Málaga de forma global, integrando el funcionamiento local y metropolitano, así como con las demandas de la Costa del Sol Occidental y Oriental.

- f. Apoyar la intermodalidad entre los modos presentes en la aglomeración, incluidos los no motorizados, coordinando los distintos sistemas de transportes mediante la planificación conjunta de servicios y su explotación.

- e. Gestionar y explotar de forma unitaria el sistema de transporte, con el apoyo de un órgano gestor para su planificación, control y explotación en el ámbito, al menos, de la aglomeración.

- f. Dar cobertura a las actividades localizadas en la aglomeración y a las previstas por el presente Plan en desarrollo de los objetivos de organización y estructura territorial.

- g. Establecer la programación, evaluación económica y prever los recursos para la realización de las actuaciones necesarias para el funcionamiento integrado del sistema de transporte.

2. El modo de transporte a desarrollar en las plataformas reservadas recogidas en el Plan estará condicionado a las previsiones de demanda de viaje que se estimen por el organismo competente en materia de transportes.

3. El conjunto de terminales de transporte, paradas y nodos de transporte serán objeto de las actuaciones necesarias para garantizar su adecuada accesibilidad mediante líneas de transporte público, la adecuación del entorno para la circulación de bicicletas y peatones, y la localización, en su caso, de aparcamientos disuasorios para vehículos privados.

Artículo 43. El Centro de Transportes de Mercancías de Málaga. (D)

1. El actual Centro de Transportes de Mercancías de Málaga y su ampliación prevista por el presente Plan se regirá por lo establecido en la Ley 5/2001 de 4 de junio, de Áreas de Transporte de Mercancías.

2. En su ordenación y gestión se garantizará que, además de atender a los objetivos sectoriales del sistema regional de transportes, atienda a las actividades logísticas relacionadas con las mercancías urbanas, convirtiéndose, progresivamente, en un centro de distribución interior de mercancías en la aglomeración; que contribuya a favorecer la intermodalidad en el tráfico de mercancías, a la fijación de actividades productoras de valor añadido y a la atracción de operadores.

Artículo 44. Los nodos de transporte. (D)

1. Los nodos de transporte se conciben como instalaciones diseñadas para realizar el embarque-desembarque o el intercambio entre modos de transporte diferentes, tanto pertenecientes a los modos de transporte público entre sí, como con el transporte privado y peatonal, proporcionando además a los viajeros servicios complementarios en el ámbito urbano.

2. La red de nodos de transporte de la aglomeración urbana incluye las estaciones y apeaderos de metro, ferrocarril de cercanías, y aparcamientos disuasorios en sus entornos para posibilitar y facilitar el intercambio de modos de transporte.

3. Los nodos de transporte propuestos por el presente Plan, e identificados en los Planos de Ordenación, se dividen entre:

a. Nodos de transporte de primer orden, que son:

1. Estación Central de Renfe (Málaga)
2. Aeropuerto Internacional "Pablo Picasso" (Málaga)
3. Puerto de Málaga (Málaga)

b. Nodos de transporte de segundo orden:

4. Martín Carpena (Málaga)
5. San Julián (Málaga)
6. Arroyo Totalán (Málaga)
7. Teatinos (Málaga)
8. Castañeta (Málaga)

c. Nodos de transporte de tercer orden:

9. Torremolinos
10. Benalmádena
11. Rincón de la Victoria
12. Cártama
13. Pizarra
14. Álora
15. Las Virreinas

4. Los nodos de transporte de primer y de segundo orden, son aquellos que el Plan considera de interés estratégico para la ubicación de equipamientos territoriales o actividades de interés económico de carácter supramunicipal; los nodos de tercer orden se considerarán ámbitos preferentes para la ubicación de aparcamientos disuasorios.

5. El plan de transportes de la aglomeración urbana de Málaga determinará la localización exacta y las infraestructuras que cada uno de estos nodos deberá contener

6. El planeamiento urbanístico incluirá la localización de los nodos de transporte, sus accesos y equipamientos correspondientes, estableciendo las reservas de suelo suficientes para potenciar su centralidad, incorporando para ello en su ámbito usos urbanos que precisen especiales condiciones de accesibilidad mediante transporte público.

Artículo 45. Plataformas reservadas. (D)

1. Los itinerarios a.3; a.5; a.6; a.8; b.1; b.3 y b.11 de la red metropolitana contemplarán en su diseño la incorporación de plataforma reservada para transporte público y para viajes no motorizados en los tramos señalados en el Plano correspondiente al Sistema de Cohesión.

2. Se consideran prioritarios los siguientes tramos:

a. El itinerario a.8 que continúa por el itinerario 7 de la red de primer nivel en el tramo desde Málaga hasta el Parque Tecnológico.

b. En el itinerario a.6 el tramo Torremolinos- Málaga

c. En la a.3 y a.5, los tramos que enlazan Alhaurín de la Torre con Málaga.

d. El itinerario b.11, de Málaga a Cala del Moral.

e. El tramo que enlaza la plataforma de Torremolinos a Málaga con la plataforma sobre el itinerario a.8 por el itinerario b.1.

Artículo 46. Movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico. (D)

1. Para favorecer la movilidad mediante transporte público y los modos no motorizados, los instrumentos de planeamiento urbanístico general deberán:

a. Establecer las reservas de suelo necesarias para el trazado de las infraestructuras previstas en el presente Plan y por el Plan de Transporte y Movilidad Sostenible a elaborar, incluyendo los nodos de transporte.

b. Incluir en su ordenación redes de bicarriles y de plataformas reservadas para el transporte público necesarias para cubrir la movilidad prevista como consecuencia de la ejecución del planeamiento. Estas plataformas deberán tener capacidad para transportar un volumen diario de viajeros equivalente al número de habitantes previstos multiplicado por 0,8.

c. Favorecer la concentración de usos residenciales para optimizar los recursos del transporte público en el entorno de los nodos principales y del conjunto de terminales de

transporte, paradas e intercambiadores de las plataformas reservadas, y establecer medidas para preservar la funcionalidad del sistema.

2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico identificarán las actuaciones urbanísticas relevantes para el sistema de transporte y movilidad de la aglomeración, entre las que se encontrarán necesariamente aquellas en las que, previsiblemente, el volumen de viajes motorizados atraídos y generados superen la cifra de veinte mil (20.000) en un día laborable medio. En dichas actuaciones los instrumentos de planeamiento establecerán las condiciones específicas para su desarrollo en función de la movilidad.

SECCIÓN 5ª. LA RED VIARIA

Artículo 47. Objetivos para la red viaria. (D)

Son objetivos del Plan para la red viaria los siguientes:

- a. Mejorar la conexión viaria de la aglomeración urbana de Málaga con el exterior, así como garantizar unas condiciones de accesibilidad al conjunto del territorio de la aglomeración a las redes de gran capacidad.
- b. Asegurar la accesibilidad a todos los ámbitos urbanos en condiciones de calidad y capacidad acorde a las actividades urbanas implantadas o previstas.
- c. Especializar los itinerarios y trazados de acuerdo con las distintas demandas de movilidad regional, subregional, interurbana de la aglomeración en su conjunto y de cada zona.
- d. Establecer una organización de la red que favorezca el desarrollo de la intermodalidad, y consiguientemente, su interconexión con las redes ferroviarias y de Metro, así como con el Aeropuerto Internacional Pablo Picasso y el Puerto de Málaga.
- e. Garantizar la fluidez del tráfico y la progresiva introducción de plataformas reservadas para las demandas de transporte público y modos no motorizados en las conexiones interurbanas de la aglomeración, coordinando las propuestas con el resto de actuaciones del sistema de comunicaciones y transportes.
- f. Potenciar y facilitar el uso de los espacios libres y posibilitar la descentralización de equipamientos y servicios.
- g. Apoyar las instalaciones relacionadas con la logística del transporte y posibilitar la formación de nuevos espacios adecuados para la implantación de actividades productivas, así como mejorar la accesibilidad a los suelos industriales existentes.
- h. Procurar que la planificación y ejecución de la red viaria minimice el impacto en las zonas de valor natural, ambiental y ecológico de la aglomeración, así como sobre el paisaje.

Artículo 48. Jerarquización. (D)

1. La red viaria de conexión con el exterior se compondrá de los siguientes elementos o itinerarios:

a. Red de Primer Nivel

- 1. Autopista del Mediterráneo (AP-7, E-15)
- 2. Autovía del Mediterráneo (A-7; E-15)
- 3. Autovía de Málaga (A-45)
- 4. Autopista Alto de las Pedrizas-Málaga (AP-46)
- 5. Hiperronda de Málaga
- 6. Conexión Aeropuerto Internacional Pablo Ruiz Picasso.
- 7. Campillos-Málaga por el Valle del Guadalhorce (A-357), con desdoblamiento hasta Zalea.

b. Red de Segundo Nivel

- 8. Cártama-Marbella (A- 355)
- 9. Antequera-Zalea (A- 343)

2. La red viaria de conexión metropolitana se compone de los siguientes elementos o itinerarios:

a. Ejes radiales:

- a.1. Teatinos-Parque Tecnológico de Andalucía-Pizarra. (A-7076, A-7054)
- a.2. Puerto de Málaga-Vega del Guadalhorce (Zona Logística).
- a.3. Variante de Churriana. Plataforma reservada
- a.4. Valle del Guadalhorce-Distribuidor Oeste Metropolitano. (A-7052)
- a.5. Variante de Alhaurín de la Torre. Plataforma reservada. (A-404)
- a.6. Vía A-7 y conexiones con la Autopista del Mediterráneo (AP-7). Plataforma reservada.
- a.7. Churriana-Distribuidor Oeste-Alhaurín de la Torre.
- a.8. Conexión Ronda Oeste de Málaga- Castañeta. Plataforma Reservada. (A-357).
- a. 9. Eje Interior Costa del Sol - Cala de Mijas (A- 387)
- a.10. Conexión Alhaurín el Grande-Mijas (A-387- y variante Oeste de Alhaurín el Grande- y A-7053)
- a.11. Conexión A-357-Álora -A-343 (A-7077)
- a.12. Parque Tecnológico de Andalucía-a.13. Conexión Hiperronda-Almogía (A-7058)
- a.13. Conexión Hiperronda-Almogía. (MA-3402)
- a.14. Almogía-Casabermeja (MA-3403-MA-3404)
- a.15. Totalán - Málaga (MA-3202)

b. Ejes transversales:

- b.1. Ronda Oeste y Norte (N-331) de Málaga y conexión Sur al Aeropuerto Internacional Pablo Ruiz Picasso. (A-7, tramo Oeste). Plataforma reservada desde Martín Carpena hasta A-357.
- b.2. Distribuidor Oeste Metropolitano.
- b.3. Parque Tecnológico de Andalucía-Alhaurín de la Torre-Alhaurín el Grande-Coín. (Incluye tramo nuevo). Plataforma reservada.

- b.4. Conexión Alhaurín el Grande-Cártama-A-357. (MA-3304)
- b.5. Coín - Cártama (A-7059)
- b.6 Nueva conexión A-7054- A-357
- b.7. Nueva conexión A-357-Pizarra
- b.8 Nueva conexión A-343 - Alora -A-7077
- b.9 Conexión AP-7 con A-7. (A-368)
- b.10. Nueva conexión Totalán - Moclinejo
- b.11. Málaga-La Cala del Moral. Plataforma reservada.

3. Red de rango local: Esta compuesta por el resto de carreteras (de titularidad autonómica o provincial) no incluidas en los apartados anteriores, cuya finalidad es la compleción del modelo territorial propuesto, estableciendo relaciones de carácter local entre los distintos asentamientos de población que componen la aglomeración y sus principales vías de comunicación.

4. Los instrumentos de planeamiento establecerán las reservas de suelo necesarias para garantizar la ejecución de la red viaria propuesta por el presente Plan, sin que el simple ajuste de las determinaciones establecidas se consideren modificación del mismo.

5. El planeamiento urbanístico general de los municipios afectados por nuevas conexiones incorporarán las correspondientes reservas de suelo para su ejecución, en su caso, con cargo a los desarrollos urbanísticos colindantes.

Artículo 49. Características de la red viaria. (D)

1. La capacidad y condiciones técnicas de los viarios de cada uno de los niveles considerados se definirán por el organismo competente en materia de carreteras, de acuerdo con su planificación sectorial.

2. Las vías de la red de primer nivel de las conexiones exteriores se diseñarán, preferentemente y de acuerdo con los tráficos que soporten, como vías de alta capacidad, adaptándose a su paso por zonas consolidadas para procurar su mejor integración con el entorno urbano.

3. Las vías de la red de segundo nivel de las conexiones exteriores se diseñaran según su función, la intensidad de tráfico prevista y el entorno por el que discurran. Dichas características se adaptarán a su paso por zonas consolidadas, procurando su mejor integración con el entorno urbano.

4. Las vías de rango metropolitano se diseñarán según su función, la intensidad de tráfico prevista y el entorno por el que discurran, con enlaces a nivel y previsión de espacios para modos no motorizados.

5. En las vías en las que se prevén plataformas reservadas, éstas se diseñarán, para acoger sistemas de capacidad intermedia para el transporte público y espacios para los modos no motorizados. La sección de estas vías se adaptará a su paso por zonas consolidadas, priorizando en todo caso la viabilidad del transporte público.

6. Las vías de rango local se diseñaran según su función, la intensidad de tráfico prevista y el entorno por el que discurran.

7. Los trazados contenidos en el presente Plan tienen carácter de recomendación y vinculan a las administraciones competentes en cuanto a su finalidad de relacionar zonas y establecer conexiones con otras infraestructuras. Las actuaciones de las administraciones públicas que puedan afectar a la red viaria establecida por el presente Plan deberán justificar su compatibilidad con la misma.

8. La aprobación del estudio informativo o proyecto de trazado o construcción, o del planeamiento urbanístico general revisado de que se trate, implicará el ajuste de las determinaciones de este Plan, que no se considerará una modificación del mismo.

9. En las vías de gran capacidad, sin perjuicio de las servidumbres legales establecidas por la legislación sectorial, con el fin de garantizar su funcionalidad y permitir la implantación de plataformas reservadas de transporte público, se establecen las siguientes zonas de cautela:

a. En el viario de gran capacidad, la zona de cautela se conforma por dos bandas laterales a la carretera, de 300 metros de anchura medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima.

b. En el entorno de los enlaces del viario de gran capacidad, la zona de cautela se conforma por el espacio comprendido dentro de un círculo de un kilómetro de diámetro, con centro en el punto de intersección de los ejes de las vías concluyentes en el enlace.

10. En las zonas de cautela las actuaciones edificatorias, cuya finalidad sea distinta del servicio directo de la carretera, deberán aportar un Estudio de Tráfico que garantice el cumplimiento de los objetivos establecidos en el apartado anterior, y que aborde además las siguientes cuestiones:

a. Situación actual e incidencia sobre el tráfico en la vía de gran capacidad y en el entorno de la nueva actuación, tanto en el momento de su puesta en servicio, como en un horizonte de 5 y 10 años.

b. Propuesta de actuación para el acceso en vehículo motorizado y análisis de la viabilidad del acceso peatonal y en modos no motorizados.

Artículo 50. Actuaciones sobre la red viaria. (D)

1. Sobre la red de conexión exterior el Plan establece las siguientes actuaciones ya previstas en Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Estado y en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013:

a. Nuevo viario.

- Autopista Alto de las Pedrizas. AP-46. (4)
- Hiperronda de Málaga (5)
- Conexión con el Aeropuerto Internacional Pablo Ruiz Picasso (6).

b. Mejora de trazados y/o aumento de la capacidad.

- Campillos-Málaga por Valle del Guadalhorce (A-357), con duplicación de la vía desde el enlace a Villafranco del Guadalhorce hasta Zalea. (7)
- Pizarra-Antequera (A-343). Variante de Bellavista y El Puente (9)

c. Actuaciones combinadas consistentes en mejora y/o aumento de la capacidad de algunos tramos, y nuevos trazados en otros tramos.

- Marbella-Coín (A-355), con prolongación de la vía A-355 hasta la A-357. (8)

2. Sobre la red metropolitana el Plan establece las siguientes actuaciones:

a. Nuevo viario.

- a.3. Variante de Churriana. Plataforma reservada
- a.10. Tramos de conexión Alhaurín el Grande- Mijas (A-387)
- b.2. Distribuidor Oeste Metropolitano
- b.6. Nueva conexión A-7054- A-357
- b.7. Nueva conexión A-357-Pizarra
- b.8 Nueva conexión A-343 - Alora -A-7077
- b.10. Nueva conexión Totalán-Moclinejo.

b. Actuaciones combinadas consistentes en mejora y/o aumento de la capacidad de algunos tramos, y nuevos trazados en otros tramos.

- a.2. Puerto de Málaga-Vega del Guadalhorce (Zona Logística)
- a.11. Conexión A-357-Álora -A-343 (A-7077)
- a.12. Parque Tecnológico de Andalucía-a.13. Conexión Hiperronda-Almogía (A-7058)
- b.3. Parque Tecnológico de Andalucía-Alhaurín de la Torre-Alhaurín el Grande-Coín. Plataforma reservada.
- b.4. Conexión Alhaurín el Grande-Cártama-A-357. (MA-3304)

c. Mejora de trazados y/o aumento de la capacidad.

- a.1. Teatinos-Parque Tecnológico de Andalucía-Pizarra. (A-7076, A-7054)
- a.4. Valle del Guadalhorce-Distribuidor Oeste Metropolitano. (A-7052)
- a.13. Conexión Hiperronda-Almogía. (MA-3402)
- a.14. Totalán - Málaga (MA-3202)

Artículo 51. Prioridades de actuación. (D)

1. Las prioridades y los plazos para la ejecución de los itinerarios de rango nacional y/o regional se ajustarán a lo

previsto en Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Estado y en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 y, en su caso, al plan de transportes que se elabore para la aglomeración urbana de Málaga.

2. De las conexiones de rango metropolitano el Plan considera prioritarios para su ejecución los siguientes tramos previstos en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA) y programadas en el Plan "Más Cerca":

a. El Distribuidor Oeste Metropolitano. (b.2)

b. En la vía a.8. Conexión Ronda Oeste de Málaga-Castañeta: La ampliación de capacidad, en una primera fase entre la Ronda Oeste y la Hiperronda.

c. En la vía a.4. Valle del Guadalhorce-Distribuidor Oeste Metropolitano (A-7052): La duplicación de la vía.

d. La mejora de las conexiones entre Coín y Alhaurín el Grande con Fuengirola mediante actuaciones en los ejes radiales a.9 y a.10.

e. En la vía b.3. Parque Tecnológico de Andalucía-Alhaurín de la Torre-Alhaurín el Grande-Coín: La mejora de la conexión entre Coín y Alhaurín el Grande, la variante Norte de Alhaurín el Grande y la mejora de la conexión entre Alhaurín el Grande y Alhaurín de la Torre.

f. En la vía b.4. Alhaurín el Grande-Cártama-A-357. (MA-3304): La adecuación y mejora del tramo existente y su prolongación hasta la A-357.

g. La mejora de la accesibilidad a Almogía a través de la MA-3402 (a.13)

h. La mejora de la accesibilidad a Totalán. (a.15).

i. La nueva conexión A-7054 con A-357. (b.6).

3. Se incluyen en el segundo nivel de prioridad los siguientes tramos:

a. La nueva conexión A-357-Pizarra. (b.7).

b. La nueva conexión A-345-Álora-A-7077. (b.8).

c. La adecuación y mejora de la vía existente en el itinerario a.1 -Parque Tecnológico de Andalucía- Pizarra (A-7076, A-7054)

d. Vía a.8. Segunda fase, desde la Hiperronda hasta el enlace con el Parque Tecnológico de Andalucía.

4. Se incluyen a largo plazo el resto de las actuaciones propuestas cuyo trazado y programación se concretarán por la planificación sectorial.

Capítulo II. El sistema de espacios libres de la aglomeración

Artículo 52. Objetivos generales. (N)

1. Son objetivos del Plan en relación con el sistema de espacios libres los siguientes:
 - a. Contribuir a la organización, estructura y articulación de la aglomeración urbana, permitiendo la relación entre las áreas urbanas, los suelos de protección y los elementos más relevantes del ámbito.
 - b. Poner en valor los recursos naturales de la aglomeración urbana, contribuyendo a su conservación y favoreciendo su uso público.
 - c. Incrementar y mejorar la oferta de espacios libres, como escenarios para las relaciones sociales y como soporte de las demandas de ocio de la población, así como de la movilidad no motorizada
 - d. Preservar los recursos naturales del litoral y de los principales elementos de la red hidrográfica y favorecer su uso público
 - e. Contribuir a la constitución de una red de recorridos verdes que integre las ofertas local y metropolitana.
2. El planeamiento urbanístico procurará la inserción territorial del sistema de espacios libres propuesto por este Plan y completará la red en la escala local de manera que se interconexionen los espacios de valor natural y agrícola de la aglomeración urbana con los espacios libres de uso público ubicados en cada municipio.
3. En los suelos del sistema de espacios libres se procurará el mantenimiento de la vegetación autóctona o, en su caso, su recuperación, y se completará la revegetación, prioritariamente con sus especies características.

Artículo 53. Componentes del sistema de espacios libres. (N)

1. Constituyen el sistema de espacios libres los siguientes espacios que se señalan o delimitan en el Plan de Ordenación:
 - a. El corredor litoral.
 - b. Los itinerarios recreativos, en los que se incluyen los corredores sierra-litoral y las vías de carácter recreativo señaladas en el Plano de Ordenación O.1.
 - c. Los parques metropolitanos
2. Forman también parte la red de espacios libres, las zonas de uso público de los Espacios Naturales Protegidos y de los Montes Públicos establecidas y regidas por sus correspondientes instrumentos de planificación y gestión.

SECCIÓN 1ª. EL CORREDOR LITORAL

Artículo 54. Delimitación del corredor litoral. (N y D)

1. El corredor litoral comprende los terrenos del dominio público marítimo-terrestre y las zonas de servidumbres en los términos establecidos en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. Así mismo, forman parte del corredor litoral, los suelos incluidos en la zona de influencia del litoral clasificados como suelo no urbanizable a la entrada en vigor de este plan. (N)
2. Los instrumentos de planeamiento general de los municipios afectados incorporarán la línea de deslinde del dominio público marítimo terrestre, sus servidumbres de protección y de tránsito, y la zona de influencia del litoral, y contendrán las determinaciones para la protección y adecuada utilización del litoral. Igualmente, delimitarán las zonas degradadas y establecerán las determinaciones necesarias para su recuperación y ordenación. (D)

Artículo 55. Determinaciones para corredor litoral. (N, D y R)

1. La utilización del dominio público marítimo-terrestre se regulará según lo especificado en el Título III de la Ley 22/1988, de 28 de julio. (N)
2. Las Administraciones Públicas asegurarán la preservación de los suelos incluidos en el corredor litoral de los procesos de urbanización así como la protección de los dominios públicos afectados, y fomentarán las actividades de ocio, recreativas y deportivas para la población. A tal fin, los instrumentos de planeamiento general clasificarán estos suelos como no urbanizables de especial protección o, como sistema general de espacios libres en función de la normativa específica que le sea de aplicación. (D)
3. Los usos y actividades en las zonas de servidumbre de protección y de tránsito y en la zona de influencia se ajustarán a lo dispuesto en la legislación sectorial de Costas. (N)
4. El planeamiento urbanístico general establecerá las medidas oportunas para procurar la supresión de los usos, edificaciones e instalaciones existentes que sean contrarios a los criterios establecidos por la legislación de Costas y por la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, para el dominio público y sus zonas de servidumbres.(D)
5. Se recomienda al planeamiento urbanístico general promover la generación de suelos destinados al sistema de espacios libres públicos y equipamientos en la zona de influencia del litoral para su integración en el corredor litoral. (R)

SECCIÓN 2ª. LOS ITINERARIOS RECREATIVOS

Artículo 56. Los corredores sierra-litoral. (D)

1. Los corredores sierra-litoral propuestos se conciben como espacios libres conectores del corredor litoral con las zonas protegidas por el Plan.

2. El planeamiento urbanístico general delimitará para su inclusión en el sistema de espacios libres, corredores lineales que permitan la conexión del corredor litoral con las áreas protegidas por sus valores naturales, ambientales, culturales, paisajísticos y territoriales del interior, garantizando el uso público de los mismos.
3. Se consideran prioritarios los siguientes corredores sierra-litoral:
 - a. Benalmádena Occidental- Sierra de Mijas.
 - b. Benalmádena Torrequebrada - Sierra de Mijas
 - c. Arroyo Cañada de Ceuta
 - d. Arroyo de Granadilla
 - e. Arroyo de Benagalbón
 - f. Arroyo Santillán
4. En los cauces de los corredores sierra-litoral definidos en el apartado anterior, el planeamiento urbanístico general, con independencia de la clase de suelo al que se adscriban, incluirá el deslinde del dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía, e incorporará estas zonas como espacios libres de uso y disfrute público en los suelos no urbanizables o urbanizables sin instrumento de desarrollo aprobado.
5. El planeamiento urbanístico municipal, teniendo en cuenta la clasificación de suelo vigente y el estado de desarrollo y ejecución del mismo, concretará la exacta delimitación y características de los corredores sierra-litoral que se apoyarán preferentemente en la red hídrica existente y, cuando no fuera posible en los sistemas generales de espacios libres de los suelos urbanizables colindantes.
6. Se recomienda a la administración competente priorizar el deslinde del dominio público hidráulico de los cauces señalados en este artículo.

Artículo 57. Vías de carácter recreativo. (D)

1. Se incluyen en el sistema de espacios libres las siguientes vías pecuarias que se señalan en el Plano de Ordenación
 - a. Las integradas en la Red Verde en el Espacio Mediterráneo Occidental
 - b. La denominada Puerta Verde de Málaga
 - c. Los tramos que discurren por el ámbito de la aglomeración urbana de Málaga de las consideradas como de Nivel Prioritario 1 por la planificación sectorial, y aquellas otras que se señalan en el Plano de Ordenación "El Sistema de Cohesión Territorial", y que son las siguientes:
 - Vías pecuarias de Nivel prioritario 1 por la planificación sectorial: Cañada Real de Ronda, Cañada Real de Sevilla, Cordel Antequera- Almogía a Málaga, Cordel del Rincón,

Realenga Colmenar-Casabermeja-Almogía, Vereda Alhaurín de la Torre- Álora (por Cártama, Vereda de Antequera, Vereda de Archidona, Vereda Colmenar-Almogía, Vereda de Alnacigas o de Olias, Vereda de las Cruces y Álora, Vereda Pizarra-Málaga y Vereda del Sexmo.

- Otras vías pecuarias, Vereda de la Alquería y Judío, Vereda de Cártama y Vereda de Ardales a Málaga, así como el itinerario que conecta Cártama con Málaga a través de determinados tramos desafectados del ferrocarril y vías de servicio de Aquamet.
2. En el ámbito de la aglomeración urbana de Málaga se priorizarán el deslinde y las actuaciones de forestación y adecuación en las vías pecuarias incluidas en la red de espacios libres de este Plan.

SECCIÓN 3ª. LOS PARQUES METROPOLITANOS.

Artículo 58. Elementos que constituyen los parques metropolitanos de la aglomeración. (D)

1. Se promoverá la ejecución de los siguientes parques metropolitanos que se delimitan en el Plano de Ordenación:
 - a. PM.1. Parque Desembocadura del Guadalhorce, que se corresponde con el ámbito comprendido entre la desembocadura del río Guadalhorce y el sistema viario de conexión transversal "Distribuidor Oeste Metropolitano", entre el Aeropuerto Internacional y el eje radial viario a.2 (Puerto de Málaga-Vega del Guadalhorce). Se excluye el Espacio Natural Protegido ENP-2. Parque Natural Desembocadura del Río Guadalhorce.
 - b. PM.2. Parque fluvial central del Río Guadalhorce. Elemento lineal de articulación entre la Zona de Interés Comunitario del Río Guadalhorce y el Parque Desembocadura del Guadalhorce. Su anchura se restringe a la zona de policía.
 - c. PM.3. Parque fluvial asociado al Arroyo del Valle. Sistema lineal de relación entre el Parque Central del Guadalhorce y los Regadíos del Guadalhorce que se desarrollan en el borde sur de la Sierra de Cártama. Su anchura se restringe a la zona de policía.
 - d. PM.4. Parque asociado al Río Campanillas, que se corresponde con las zonas inundables del río Campanillas en su tramo final, entre el eje radial a.1 (Teatinos-Parque tecnológico-Pizarra) y su desembocadura en el río Guadalhorce, y que pone en relación la Sierra de Campanillas y el Parque Central del Guadalhorce.
 - e. PM.5. Parque Guadalhorce-Nueva Aljaima. En la zona norte del río Guadalhorce a los pies del núcleo de Cártama-Estación.
 - f. PM.6. Parque del Monte de San Antón, hito paisajístico destacable en el frente litoral oriental de la aglomeración.
 - g. PM.7. Parque de la Concepción. Entre la A-45 y el Embalse de la Concepción del río Guadalmedina, engloba en su ámbito el Jardín Botánico de la Concepción.

- h. PM.8. Parque del Arrajanal. Único frente litoral no urbanizado entre los municipios de Málaga y Torremolinos, entre el dominio público marítimo terrestre y la autovía A7.
- Los instrumentos de planeamiento general deberán categorizar los parques metropolitanos como sistemas generales de espacios libres de interés territorial, debiendo clasificar el dominio público hidráulico y marítimo terrestre y sus zonas de servidumbre como suelo no urbanizable de especial protección.
 - Los parques que se incluyan como sistemas generales sin clasificación de suelo, deberán establecer la correspondiente adscripción a los efectos de su obtención.
 - Los parques metropolitanos que se mantengan como suelo no urbanizable no contabilizarán su superficie a los efectos del cálculo del estándar establecido en el artículo 10. 1. A). c. c.1, de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.
 - La delimitación propuesta por el presente Plan de los parques metropolitanos tiene carácter indicativo y cautelar. Justificadamente el planeamiento urbanístico o el Proyecto de Actuación, en el caso de ser declarado como actuación de interés autonómico, podrán ajustar la delimitación propuesta por el presente Plan, aunque, en cualquier caso, debe incluir la zona de policía en los suelos actualmente clasificados como no urbanizable.

Artículo 59. Determinaciones generales para la ordenación de los parques metropolitanos. (D)

- La ordenación procurará la distribución equilibrada de usos, atendiendo al fomento del uso público e implantación de actividades de ocio, a la protección de las características del territorio y a la conservación del patrimonio cultural.
- La implantación de redes de urbanización se deberá limitar a las necesarias para asegurar el acceso de la población y el suministro de energía y servicios fundamentales en las áreas de servicio y dotación.
- Las actividades e instalaciones que se propongan se deben realizar en coherencia con los recursos naturales presentes en cada área, valorando los recursos hídricos, forestales o de cualquier naturaleza, en cada caso. De la misma forma, la localización de instalaciones y servicios debe evitar los lugares más valiosos desde el punto de vista de los recursos naturales, ambientales y paisajísticos.
- Las actuaciones a realizar en cada zona deben procurar la restauración de los espacios degradados e introducir las medidas necesarias para garantizar la preservación de los recursos naturales.
- El planeamiento urbanístico general deberá establecer la plena integración de los parques metropolitanos en la estructura general y orgánica del municipio, y preverá su ordenación pormenorizada y desarrollo, así como la de su

entorno, de conformidad con las determinaciones establecidas en este Plan.

Artículo 60. Determinaciones específicas para la ordenación de los parques metropolitanos. (D)

- En la ordenación del parque metropolitano PM.1. Parque de la Desembocadura del Guadalhorce se integrará el Paraje Natural de la Desembocadura del Guadalhorce, sin perjuicio del régimen de gestión propio de este espacio y respetando, en todo caso, los condicionantes establecidos por la normativa ambiental.
- En la ordenación de los parques metropolitanos: PM.1, Parque de la Desembocadura del Guadalhorce, PM.2. Parque fluvial central del Río Guadalhorce, PM.3. Parque fluvial asociado al Arroyo del Valle, PM.4. Parque asociado al Río Campanillas y PM.5. Parque Guadalhorce-Nueva Aljaima, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:
 - Desarrollar modelos basados en la estructura del bosque de ribera original para la realización de actuaciones de restauración ambiental.
 - Mantener los taludes naturales, evitando las escolleras.
 - Evitar los caminos hormigonados y asfaltados en las orillas de los ríos.
 - Facilitar el acceso ciudadano a través del transporte público, así como garantizar la comunicación con medios no motorizados internamente y entre ellos.
 - Reforestar con vegetación autóctona.
 - Favorecer, mediante el diseño y la gestión, la presencia de vida animal en los parques, especialmente pájaros y pequeños mamíferos.
 - Limitar las tareas de mantenimiento a las mínimas necesarias.
 - Prever espacios para actividades lúdicas y deportivas.
- En el parque metropolitano PM.6. Parque del Monte de San Antón, los principales criterios de ordenación serán:
 - Potenciar sus valores geológicos, botánicos, históricos y culturales, respetando, en todo caso, las condiciones que hacen posible la presencia del águila perdicera en la zona de mayor altitud colindante.
 - Facilitar el acceso del público, preferentemente mediante medios no motorizados, y la utilización educativa e interpretativa del Monte, con las restricciones que procedan, para incrementar la difusión de sus valores y la sensibilidad a favor de su conservación.
- En la ordenación del parque metropolitano PM.7. Parque de la Concepción se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a. Mantener los elementos que determinan la composición arquitectónica del jardín histórico, tales como: su trazado y los diferentes perfiles del terreno, sus masas vegetales (especies, volúmenes, juego de colores, distancias, alturas respectivas), sus elementos constructivos o decorativos, y las aguas en movimiento o en reposo.
 - b. Evitar toda modificación del medio físico, tanto externa como interna, que ponga en peligro el equilibrio ecológico.
 - c. Facilitar el acceso ciudadano a través del transporte público, y la utilización educativa e interpretativa del parque.
5. En el parque metropolitano PM.8. Arraijnal, los principales criterios de ordenación serán:
- a. La conservación de las características ecológicas-geomorfológicas, botánicas y faunísticas de la playa y el arenal litoral.
 - b. La puesta en valor de los dos importantes y extensos yacimientos arqueológicos existentes en el ámbito.
 - c. Facilitar el acceso público, de forma preferente mediante medios no motorizados y el transporte público.

Artículo 61. Protección cautelar del suelo afecto a los parques metropolitanos. (N)

1. Hasta tanto no se produzca la ordenación y gestión de los parques metropolitanos, sobre el suelo vinculado no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación primaria de los terrenos.
2. Excepcionalmente, podrán autorizarse por los órganos competentes en materia urbanística la construcción de edificaciones e instalaciones de utilidad pública o interés social, siempre que el uso al que se destinen dichas edificaciones e instalaciones sea compatible con los objetivos establecidos para los parques metropolitanos por el presente Plan, así como que resulten autorizables según las disposiciones del planeamiento urbanístico general.
3. Las edificaciones, construcciones e instalaciones erigidas con anterioridad a la aprobación del presente Plan en el suelo afectado por la delimitación de los parques metropolitanos serán consideradas como fuera de ordenación siempre que resulten contrarias a lo previsto por el Plan en dichos Parques.

Artículo 62. Ejecución y gestión de los parques metropolitanos. (D)

1. Para la gestión y ejecución de los Parques Metropolitanos se podrá proceder por cualquiera de los sistemas de actuación previstos en la legislación urbanística a través del planeamiento urbanístico general o, en su caso, mediante los procedimientos o instrumentos previstos en la Ley 1/1994, de 11 de enero.

2. Asimismo, en los casos que resulte procedente, los Parques Metropolitanos se podrán desarrollar mediante Planes Especiales, conforme a lo previsto en la normativa urbanística aplicable.

Capítulo III. Los equipamientos de carácter metropolitano

Artículo 63. Objetivos generales. (N)

Son objetivos del Plan en relación al sistema de equipamientos metropolitanos de la aglomeración urbana de Málaga los siguientes:

- a. Mejorar los niveles de competitividad de la aglomeración urbana de Málaga en la escala nacional y europea procurando la ubicación de equipamientos especializados de nivel provincial/regional que cualifiquen el ámbito desde el punto de vista funcional y productivo. Mejorar las dotaciones de carácter supramunicipal ubicándolas al servicio general de los ciudadanos de la aglomeración.
- b. Propiciar la implantación de equipamientos especializados en los municipios de mayor centralidad en la corona metropolitana evitando la excesiva concentración en la ciudad central.
- c. Ubicar los nuevos equipamientos metropolitanos en las mejores condiciones de accesibilidad desde el transporte público.
- d. Contribuir a la cohesión y articulación del territorio mediante la jerarquización y organización del sistema desde el nivel local al metropolitano, conectados mediante las infraestructuras de movilidad.

Artículo 64. Definición e identificación. (D)

1. Para el presente Plan, son equipamientos de carácter metropolitano los que tienen un carácter singular o acogen servicios de utilización cotidiana o periódica por la población de más de un municipio.
2. La red de equipamientos metropolitanos se constituye por los equipamientos metropolitanos existentes identificados en la Memoria de Ordenación, y por los que se ubiquen en los Ámbitos de Localización Preferente para Equipamientos metropolitanos que se señalan en el Plano de Ordenación General.

Artículo 65. Actuaciones en relación a los equipamientos metropolitanos. (D)

1. El planeamiento urbanístico general calificará el suelo ocupado por los equipamientos metropolitanos existentes como de dotaciones, de carácter público o privado según su naturaleza y función.
2. El planeamiento urbanístico general calificará los suelos caracterizados por el presente Plan como ámbitos preferentes para la ubicación equipamientos metropolitanos,

como de dotaciones de carácter público, con la consideración de sistema general.

3. Las administraciones y entidades públicas prestatarias de servicios y los municipios cooperarán en orden a conseguir la integración territorial y urbana de los nuevos equipamientos metropolitanos y a facilitar la gestión urbanística para la obtención del suelo necesario para la efectiva implantación de éstos.
4. El suelo, las instalaciones y las construcciones afectadas a equipamientos metropolitanos sólo podrán ser desafectados cuando se haya procedido a su previo traslado, o hayan dejado de prestar servicio por resultar este innecesario.
5. Excepcionalmente, cuando total o parcialmente el suelo afectado a un equipamiento metropolitano resultase innecesario para el servicio que hubiera venido prestando o para cualquier otro servicio público, el planeamiento urbanístico general podrá calificarlo para otros usos de interés social.
6. En el caso de que se plantee la construcción de un hospital público de carácter comarcal o regional en el ámbito del Plan, la superficie ligada al equipamiento no será inferior a veinticinco (25) hectáreas y deberá ubicarse en las proximidades de un eje viario de primer nivel y tener garantizada la accesibilidad mediante transporte público colectivo de alta capacidad, a través de alguna de las líneas de metro previstas en el presente Plan.
7. Las Administraciones y Entidades Públicas prestatarias de los servicios metropolitanos y los municipios cooperarán para lograr la integración territorial y urbana de los equipamientos metropolitanos y para facilitar la obtención del suelo para su implantación.
8. Para la gestión y ejecución de los equipamientos metropolitanos propuestos se podrá proceder por cualquiera de los sistemas de actuación previstos en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía a través del planeamiento urbanístico general o, en su caso, mediante la correspondiente Declaración de Interés Autonómico, según la regulación establecida en los artículos 38 y 39 de la Ley 1/1994, de 11 de enero.

TITULO IV. DE LA PROTECCIÓN DE LAS ZONAS POR SUS VALORES NATURALES PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES O EN RAZÓN DE LOS RIESGOS.

Artículo 66. Objetivos generales. (N)

Son objetivos del Plan en relación con el sistema de protección los siguientes:

- a. Preservar los espacios de mayor valor ambiental y paisajístico de cualquier proceso de urbanización y de usos inadecuados asegurando su integridad y adecuada conservación.

- b. Contribuir al mantenimiento y mejora del medio rural y de las condiciones ambientales y de salud pública del conjunto del ámbito.
- c. Fomentar el uso recreativo y naturalístico de estos espacios.
- d. Prevenir de daños a las personas y a los bienes frente a los riesgos naturales.
- e. Establecer objetivos y criterios para evitar el proceso de uniformidad y banalización del paisaje y contribuir a mantener su diversidad.
- f. Asegurar la correcta inserción de las actuaciones urbanísticas en el paisaje.

Artículo 67. Programa sobre el paisaje. (D)

Las administraciones competentes pondrán en marcha un programa específico sobre paisaje en el ámbito del Plan con los siguientes objetivos:

- a. La identificación y ordenación de ámbitos estratégicos para la cualificación del paisaje metropolitano.
- b. El tratamiento paisajístico de ámbitos en proceso de conurbación.
- c. La identificación de ámbitos preferentes para la localización de actividades visualmente conflictivas.
- d. La recualificación paisajística de itinerarios y recorridos viarios metropolitanos.
- e. El establecimiento de una red de equipamientos para el acceso y el reconocimiento del paisaje metropolitano.

Capítulo I. Las Zonas de Protección Ambiental y Territorial

Artículo 68. Delimitación de las zonas de protección. (D)

1. El sistema de protección territorial establecido por el presente Plan está formado por zonas y elementos seleccionados en razón a sus valores ambientales, paisajísticos o culturales, o que por su valor territorial estratégico deban quedar excluidos del proceso de urbanización.
2. Se diferencian en el Plan los siguientes tipos de zonas que se delimitan en el Plano de Ordenación:
 - a. Zonas de Protección Ambiental. Se integran en las mismas los terrenos pertenecientes al dominio público natural y las zonas con valores ambientales reconocidos por la normativa sectorial, y cuya protección y delimitación es exigida por ésta de forma vinculante para este Plan.
 - b. Zonas de Protección Territorial. Se integran en la misma las zonas protegidas y delimitadas por este Plan en razón a sus valores singulares, ambientales, paisajísticos, agra-

rios, por presentar riesgos ciertos de erosión, desprendimientos, corrimientos u otros riesgos naturales, o por su función equilibradora del territorio de la aglomeración.

Artículo 69. Zonas de Protección Ambiental. (N, D y R)

1. Se integran en esta categoría las siguientes zonas (N):
 - a. Los Espacios Naturales Protegidos:
 - Parque Natural de los Montes de Málaga
 - Paraje Natural de la Desembocadura del Guadalhorce
 - Paraje Natural del Desfiladero de los Gaitanes (ZIC)
 - b. Los espacios incluidos en la Red Natura 2000 de la Sierra de Alcaparaín y Aguas y de los ríos Guadalmedina, Fuengirola, Guadalhorce, Fabalas y Pereilas.
 - c. Los Montes de dominio público forestal.
 - d. El dominio público marítimo terrestre e hidráulico.
 - e. Las vías pecuarias.
2. Las Zonas de Protección Ambiental tendrán la consideración de suelo no urbanizable de especial protección por su legislación específica. (N)
3. 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)
4. En los Espacios incluidos en la Red Natura 2000 sólo se autorizarán aquellos planes o proyectos que tras la evaluación de sus repercusiones sobre el lugar, se determine su no afección a los hábitats naturales y las especies que motivaron dicha designación. (N)
5. La modificación justificada de los límites de los espacios incluidos en las Zonas de Protección Ambiental de conformidad con sus respectivas normativas sectoriales, tendrá a los efectos del presente Plan la consideración de ajuste del Plan, sin que implique modificación del mismo. (N)
6. Las actuaciones en los montes públicos se dirigirán a contribuir a la creación de una red de espacios libres de carácter comarcal y de dotaciones recreativas y de interpretación de la naturaleza; restaurar las áreas degradadas, especialmente las afectadas por incendios forestales o por agentes bióticos nocivos; y desarrollar actividades y usos productivos, tradicionales y/o de ocio, vinculados al medio forestal y compatibles con la conservación de los hábitats y los recursos naturales de estos espacios. (D)
7. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general recogerán la red de vías pecuarias, sin perjuicio de los necesarios procedimientos de clasificación, deslinde, amojonamiento y acondicionamiento a implementar por la administración competente para facilitar su uso público. (D)

8. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general establecerán para estas Zonas un régimen de usos acorde con las determinaciones establecidas por los instrumentos de ordenación previstos en la normativa específica que les sea de aplicación e incorporarán medidas para preservar sus entornos territoriales, incluyendo determinaciones que garanticen el mantenimiento de sus valores paisajísticos. (D)

9. Se recomienda, de conformidad con los objetivos de este Plan y de acuerdo con lo establecido en el artículo 23.2 de la Ley de Costas, incrementar la franja de servidumbre de protección hasta los 200 metros en los suelos incluidos por este Plan en el Corredor litoral. (R).

Artículo 70. Zonas de Protección Territorial. (N y D)

1. Se integran en esta categoría las siguientes zonas que se identifican en el Plano de Ordenación (N):
 - a. Los ámbitos serranos de, Sierra Mijas, Sierra de Pizarra, Sierra de Cártama, Sierra de Aguas, Sierra Blanca-Sierra Canucha - Alpujata y el paraje de Fuente - Cabecera del río Alaminos.
 - b. Los Montes de Málaga
 - c. Los ámbitos de regadíos del Guadalhorce.
 - d. Las Áreas de Transición.
2. Se excluyen de las Zonas de Protección Territorial los suelos que el planeamiento urbanístico general incorpore al proceso de urbanización de acuerdo con las determinaciones establecidas en el artículo 14.3. (D)
3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general clasificarán los suelos incluidos en las Zonas de Protección del apartado a), b) y c) anterior como suelo no urbanizable de especial protección por planificación territorial y establecerán las disposiciones oportunas que aseguren su preservación y mantenimiento de su condición natural (D)
4. Las Áreas de Transición delimitados por este Plan se clasificarán por los instrumentos de planeamiento general como suelo no urbanizable de especial protección por planificación territorial, excepto cuando quede acreditada la necesidad de incorporar los suelos al crecimiento urbano natural de la ciudad. A tal fin se entenderá que se cumple esta condición cuando(D):
 - a. Los terrenos estén en posición colindante con terrenos que merezcan la clasificación como suelos urbanos conforme a las propuestas del planeamiento general objeto de revisión,
 - b. Sean precisos para satisfacer las necesidades de crecimiento natural de la población del municipio, especialmente si resultan necesarios para satisfacer las demandas de viviendas sometidas a algún régimen de protección.

Artículo 71. Determinaciones para la ordenación de las Zonas de Protección Territorial. (D)

1. Con carácter general las Zonas de Protección Territorial solo podrán acoger los usos naturalísticos y agrarios, las actividades didácticas, de ocio y esparcimiento vinculadas al disfrute de la naturaleza, y en general las actividades de interés público y social.
2. Estarán prohibidas las nuevas instalaciones industriales, a excepción de las relacionadas con la reutilización de residuos y las instalaciones de generación de energías eléctricas a partir de fuentes renovables.
3. Se prohíben las edificaciones vinculadas a las actividades agropecuarias, incluso la vivienda unifamiliar, a excepción de las ligadas por su dimensión y naturaleza a la utilización de las fincas y se ajusten a los planes y programas de los organismos competentes en materia de agricultura.
4. Las infraestructuras e instalaciones que discurren o se ubiquen en las Zonas de Protección Territorial adoptarán las opciones que presenten menor impacto en el medio y garanticen una mayor integración en el paisaje. Las edificaciones y accesos a ellas vinculadas se ejecutarán siempre y cuando no se modifique la topografía ni las condiciones de la flora y la fauna, se resuelvan los vertidos y se aporte un estudio de integración paisajística.
5. En los ámbitos serranos de: Sierra Mijas, Sierra de Pizarrá, Sierra de Cártama, Sierra de Aguas, Sierra Blanca-Sierra Canucha-Alpujata y en el Paraje de Fuente-Cabecera del río Alaminos estarán prohibidas:
 - a. Las nuevas roturaciones agrícolas y los aprovechamientos agrarios intensivos.
 - b. La apertura de nuevos caminos o carreteras que provoquen la creación de taludes o terraplenes de más de dos metros de desnivel visible.
 - c. Los nuevos tendidos aéreos y grandes instalaciones de telecomunicaciones, con la salvedad de aquellos incluidos en los pasillos de infraestructuras definidos por el presente Plan.
 - d. Las instalaciones relacionadas con la reutilización de residuos urbanos
 - e. Las nuevas concesiones de actividades extractivas y mineras, permitiéndose las actividades extractivas y mineras existentes y sus instalaciones auxiliares, así como sus renovaciones, que cuentan con las autorizaciones de la administración sectorial de minas y de las administraciones ambientales y urbanísticas, así como las contempladas en el Plan Especial de restauración, reforestación y puesta en valor de la Sierra de Alhaurín de la Torre.
6. Las edificaciones residenciales y, en general, las edificaciones no vinculadas al medio natural o a la explotación

agraria, que sólo se permitirán cuando supongan la rehabilitación de las edificaciones existentes, sin incrementos de volumen superiores a los derivados de la necesidad de adaptación a las condiciones de higiene y confort.

7. En los Montes de Málaga estará prohibido cualquier uso que pueda alterar las condiciones naturales o paisajísticas del ámbito o producir riesgos de erosión y, en especial, las actividades deportivas de carácter extensivo.
8. En la zona de Regadíos del Guadalhorce estarán prohibidas las actividades relacionadas con la reutilización de residuos, los campamentos de turismo y cualquier actividad de interés público que no esté relacionada con la producción o investigación agropecuaria. Las edificaciones vinculadas a las actividades agropecuarias, incluida la vivienda unifamiliar, se permitirá en el caso de que la finca en la que se ubique de dedique íntegramente a su explotación en regadío.
9. En las Áreas de Transición, además de las excepciones previstas en el artículo 70.4 anterior, podrán implantarse usos industriales o ligados a la producción y transformación industrial, cuando concurran circunstancias que impidan o desaconsejen su implantación en las áreas del territorio expresamente calificadas para acoger los usos industriales.

Capítulo II. De los riesgos

Artículo 72. Objetivos generales. (N)

Son objetivos del Plan en relación a los riesgos:

- a. Contribuir a mantener e incrementar la seguridad de las personas y de los bienes.
- b. Prevenir y disminuir los riesgos naturales y tecnológicos.
- c. Evitar la contaminación del litoral y de los recursos superficiales y subterráneos.

Artículo 73. Prevención de riesgos naturales. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general zonificarán el término municipal en función del tipo y peligrosidad del riesgo, y establecerán los procedimientos de prevención a adoptar por las actuaciones urbanísticas según las características del medio físico sobre el que se implanten.
2. En las actuaciones de transformación de suelos para usos urbanos y agrícolas en regadío, en coherencia a la entidad que en cada caso tenga la actuación, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:
 - a. Se realizarán estudios del medio físico.
 - b. Se realizarán estudios geotécnicos en las zonas de elevada inestabilidad.

- c. Se arbitrarán procedimientos para favorecer la complementariedad e integración de las tareas de ejecución de obras y consolidación y restauración del medio natural.
 - d. La ordenación de usos tomará en consideración situaciones potenciales de riesgo.
 - e. Se establecerán medidas y mecanismos de prevención a aplicar durante el periodo transitorio que transcurre desde la situación previa hasta que la actuación consolide sus sistemas de protección de suelos y escorrentías.
 - f. Se establecerán medidas destinadas a la coordinación de distintas actuaciones urbanísticas y/o agrícolas coetáneas y a la consideración de posibles efectos acumulativos.
3. Cualquier actuación urbanizadora sobre terrenos con pendiente natural superior al diez por ciento (10%) en más del cincuenta por ciento (50%) de su superficie deberá adoptar soluciones constructivas que proporcionen la seguridad adecuada contra riesgo de deslizamiento o corrimientos de tierras, tanto durante su vida útil como durante las fases de construcción, teniendo en cuenta las condiciones climáticas (lluvias torrenciales), sísmicas, de drenaje y geomorfológicos del ámbito.
 4. En las zonas de mayor vulnerabilidad ante lluvias torrenciales los proyectos de transformación definirán las medidas de prevención de riesgos a adoptar durante las fases de ejecución de obras para asegurar la evacuación ordenada de las pluviales generadas y la retención de los materiales sueltos erosionados en las zonas de obra sin suficiente consolidación.
 5. El diseño y dimensionado de infraestructuras y canalizaciones para el drenaje superficial de las aguas deberá evitar el depósito de sedimentos en su interior y no introducir perturbaciones significativas de las condiciones de desagüe de los cauces a que viertan.
 6. Los taludes en desmonte y terraplén y las plataformas constructivas deberán ejecutarse aplicando técnicas de construcción sismorresistente.
 7. Los taludes no rocosos con altura superior a los siete metros deberán ser objeto de análisis de riesgo de rotura si resultasen catastróficos los daños aguas abajo que de ello pudieran derivarse. Asimismo, dispondrán de medidas de control del drenaje, tanto en su base como en su zona superior, y serán objeto de actuaciones de consolidación y de tratamiento vegetal.
 8. Los taludes con pendientes superiores al veinte por ciento (20%) quedarán adecuadamente protegidos por cubiertas vegetales herbáceas y/o arbustivas, salvo en el supuesto de taludes rocosos.
- del modelo urbano previsto y de las transformaciones de usos propuestas sobre la red de drenaje y estimarán los riesgos potenciales proponiendo las infraestructuras y medidas de prevención y corrección adecuadas para la minimización de los mismos. (D)
2. Las Administraciones competentes para la autorización de la transformación del uso forestal deberán valorar los efectos potenciales sobre la red de drenaje y su capacidad de evacuación, y sobre el espacio productivo aguas abajo. (D)
 3. Los instrumentos de planeamiento general incorporarán el deslinde del dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía. A falta de delimitación de la zona de policía, el planeamiento urbanístico establecerá una banda de, al menos, cien (100) metros de anchura contados a partir del cauce, que podrán ser clasificadas como suelos no urbanizables o como espacios libres de uso y disfrute público en suelos urbanos y urbanizables. El dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre deben clasificarse como suelo no urbanizable de especial protección. (D)
 4. Los cauces, riberas y márgenes, y sus funciones de evacuación de avenidas deben estar amparados por una definición de usos que garantice la persistencia de sus condiciones de evacuación, tanto por sus características estructurales como por su nivel de conservación y mantenimiento. (D)
 5. Los cauces que drenen suelos urbanizables deberán garantizar la evacuación de caudales correspondientes a avenidas de quinientos (500) años de retorno. (D)
 6. Las infraestructuras de drenaje evitarán los entubados, embovedados y encauzamientos cerrados, favoreciendo la pervivencia de la identidad territorial, la función natural de los cauces y la conservación y mejora de la biodiversidad acuática y de las especies asociadas. En cualquier caso, en cauces cuya cuenca de aportación sea superior a 0,30 kilómetros cuadrados (Km²) quedan expresamente prohibidos. (D)
 7. En ausencia de estudios hidrológicos de detalle, y cuando se trate de pequeñas cuencas de aportación, se establecerá una capacidad de desagüe del cauce e infraestructura de encauzamiento existente o futura de veinte metros cúbicos por segundo (20 m³/s), por kilómetro cuadrado (Km²) de cuenca. (D)
 8. Las administraciones públicas competentes deberán abordar un programa de inversiones para eliminar los estrangulamientos derivados de actuaciones que hayan disminuido la sección del cauce. Siempre que sea posible estas modificaciones tenderán a reponer los cauces abiertos que hayan sido objeto de transformación anterior mediante embovedados o cubriciones. (D)
9. Las administraciones públicas competentes verificarán la capacidad de desagüe de los arroyos e infraestructuras

Artículo 74. Riesgos hídricos. (D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento general considerarán las cuencas de forma integral, analizarán las repercusio-

de drenaje que atraviesan suelos urbanos y zonas pobladas expuestas a riesgos, así como los vinculados a los suelos urbanizables previstos, y analizarán el nivel de respuesta ante las avenidas extraordinarias. (D)

10. Las administraciones públicas competentes estudiarán la viabilidad técnica y ambiental de la regulación y laminación de las cuencas de los ríos y arroyos de la Villa (Alhaurín el Grande); de la Miel (Benalmádena); K.O. (Coín); Guadalhorce, Campanillas, Cuarto Medio, El Calvario, Pílonos, Galicia, Cuarto Bajo, Jaboneros, Quintana, Toquero, Los Ángeles y El Burro (Málaga); Raja Ancha (Pizarra); del Pollo, de los Pinchos, Cementerio, Pajarito, Granadilla y Cuevas (Rincón de la Victoria); del Carnicero, y del Nacimiento (Torremolinos) y preverán las actuaciones necesarias para minimizar los riesgos en los tramos de desembocadura. (D)
11. Se recomienda a los ayuntamientos del ámbito del Plan la realización de programas de actuaciones que incorporen, al menos, el siguiente contenido (R):
 - a. Inventario, estabilización y sellado de escombreras y verederos.
 - 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.

Artículo 75. Zonas inundables. (D)

1. Hasta tanto 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 deberán establecer en los suelos urbanizables y no urbanizables zonas cautelares ante el riesgo de inundación. En estas zonas estarán permitidos los usos de espacios libres, los usos agrícolas no intensivos, forestales y naturalísticos.
2. Las zonas sometidas a riesgos de inundación que afecten a suelos urbanizables o a urbanizables no desarrollados a la aprobación de este Plan tendrán la consideración de suelo no urbanizable de especial protección, y en ellas sólo estarán permitidos los usos agrícolas no intensivos, forestales y naturalísticos y su consideración como parte del sistema de espacios libres.
3. El planeamiento urbanístico general establecerá los criterios y las medidas necesarios para la prevención del riesgo de avenidas, así como la determinación de las edi-

ficaciones e instalaciones que por encontrarse en lugares de riesgo deberán adoptar medidas de defensa y, en su caso, quedar fuera de ordenación. Estas determinaciones se entenderán como de carácter complementario de las establecidas para las zonas inundables en la normativa sectorial y especialmente en el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces.

4. A efectos de la ordenación de usos, la delimitación de zonas inundables que se efectúe por la administración competente deberá diferenciar cuatro (4) zonas:
 - a. La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno de diez (10) años se corresponderá con la zona de dominio público hidráulico, entendiéndose que no puede incluirse en el reparto de aprovechamiento para el planeamiento urbanístico.
 - b. La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno de cincuenta (50) años o calado de la lámina de agua superior a cincuenta (50) centímetros; donde quedará prohibida la edificación e instalación alguna, temporal o permanente. Excepcionalmente, y por razones de interés público, podrán autorizarse edificaciones temporales.
 - c. La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno entre cincuenta (50) y cien (100) años; donde se prohibirá la 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.
 - d. La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno entre cien (100) y quinientos (500) años, quedando prohibida en ella la instalación de industrias contaminantes, según la legislación vigente, con riesgo inherente de accidentes graves. En estas zonas se prohibirán así mismo, las instalaciones destinadas a servicios públicos esenciales o que conlleven un alto nivel de riesgo en situación de avenida.

5. Las administraciones públicas competentes deberán de abordar un programa de actuaciones de restauración hidrológico-forestal y de laminación de la escorrentía para la protección contra la erosión y regeneración de la cubierta vegetal en las cabeceras de cuencas de los ríos y arroyos de la aglomeración, siendo prioritarias las actuaciones restauración hidrológico-forestal y regeneración de riberas en las cuencas de los ríos Guadalmedina, Guadalhorce, Campanillas y Grande, así como en el arroyo Totalán y en la cabecera de los embalses Casasola y Pílonos.

Artículo 76. Protección frente a la contaminación de instalaciones de tratamiento de residuos sólidos. (D)

No estará permitida la localización de instalaciones de tratamiento de residuos sólidos urbanos, industriales o agrícolas contaminantes en las zonas sujetas a posibles riesgos de

avenidas e inundaciones o en aquellas en que se puedan producir filtraciones a acuíferos, cursos de aguas, embalses y aguas marítimas.

Capítulo III. De la protección del patrimonio histórico-cultural.

Artículo 77. Objetivos generales. (N)

Son objetivos del Plan para la protección del patrimonio histórico y cultural los siguientes:

- a. Promover la protección del patrimonio cultural.
- b. Contribuir al mantenimiento y conservación del patrimonio inmueble facilitando su uso público.
- c. Reforzar la función territorial de los conjuntos históricos como representantes de la historia, la forma de vida en las ciudades y la vida pública.
- d. Favorecer la divulgación del patrimonio como activo de la oferta turística.

Artículo 78. Recomendaciones para la protección de los Centros Históricos. (R)

1. Los planeamientos urbanísticos establecerán las determinaciones necesarias para la protección integral de sus conjuntos históricos en los términos establecidos en la legislación especial.
2. En relación con los cascos urbanos de los municipios, el planeamiento urbanístico general establecerá medidas orientadas a:
 - a. La conservación del tejido residencial apoyando las actividades productivas tradicionales y los edificios necesarios para su funcionamiento, así como mantenimiento la densidad poblacional y la edificabilidad actual.
 - b. La activación de los cascos como centros de la vida pública de las ciudades procurando la localización de centros institucionales, y dotaciones que contribuyan a fomentar el uso turístico de los mismos.
 - c. La mejora de las condiciones ambientales estableciendo actuaciones dirigidas a la adecuación y reurbanización del espacio público y a la restricción del tráfico privado por el interior de los centros históricos.
 - d. La conservación de los trazados y espacios libres urbanos, la protección del patrimonio inmueble con valores históricos o culturales y la rehabilitación de las zonas degradadas.

Artículo 79. Protección y puesta en valor de los recursos culturales de interés territorial. (D y R)

1. Se consideran recursos culturales de interés territorial los espacios y elementos que contengan valores expresivos

de la identidad de la aglomeración urbana de Málaga en relación o con el patrimonio histórico y los usos tradicionales del medio rural, por ser manifestación de modos de ocupación y explotación del territorio de la aglomeración ya en desuso, o por contribuir al reconocimiento de hechos históricos de interés para la aglomeración. (D)

2. Los instrumentos de planeamiento general deberán calificar de especial protección los recursos culturales de interés territorial e incluirlos en los catálogos urbanísticos. (D)
3. El planeamiento urbanístico definirá las características tipológicas básicas de los bienes no incluidos en el Catálogo Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz que deban ser objeto de protección. (D)
4. Los instrumentos de planeamiento general deberán establecer áreas de influencia en torno a los espacios y elementos de interés territorial objeto de catalogación por el planeamiento, en las que se determinarán las condiciones urbanísticas necesarias para la debida protección y/o preservación y para mantener, en su caso, sus efectos visuales y/o de ambientación. (D)
5. Los yacimientos arqueológicos no protegidos expresamente por la legislación sectorial, situados en suelo no urbanizable, deberán ser calificados como suelo no urbanizable de especial protección por el planeamiento urbanístico general. (D)
6. Se recomienda la puesta en valor de los recursos culturales de interés territorial, especialmente los relacionados con los itinerarios recreativos propuestos en este Plan, siempre que sea compatible con las medidas de protección que garanticen la conservación del recurso. (R)

TÍTULO V. LAS REDES DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS BÁSICOS

Artículo 80. Objetivos generales. (N)

Son objetivos del Plan en relación con las infraestructuras básicas, la energía y los residuos sólidos los siguientes:

- a. Garantizar la capacidad de las infraestructuras generales a las áreas urbanas consolidadas y extender las redes para garantizar el suministro en cantidad y calidad en las áreas de crecimiento y transición en relación al modelo metropolitano propuesto, manteniendo como referente la calidad medioambiental y la eficiencia del sistema.
- b. Realizar las actuaciones en infraestructura y gestión del ciclo del agua, que garanticen el abastecimiento y saneamiento a partir de la limitada disponibilidad de recursos hídricos, desde la perspectiva del equilibrio ecológico y medioambiental, y la fragilidad del medio para la evacuación de residuos.

- c. Fomentar la ampliación y modernización de las infraestructuras existentes en materia energética desde el compromiso con el respeto medioambiental y la mayor eficiencia energética del conjunto.
- d. Priorizar la implantación y desarrollo de redes principales de gas natural en los municipios de la aglomeración, y potenciar las fuentes de energía de origen solar.
- e. Racionalizar el trazado de las principales redes de energía eléctrica de alta tensión, adecuando los tendidos de las líneas a las características del territorio, y en especial a los recursos naturales y el paisaje, concentrándolas en los pasillos y reservas previstas y/o creando los itinerarios que limiten la afección paisajística y ambiental a las áreas urbanas, asegurando la plena eficacia del servicio.

Artículo 81. Directrices al planeamiento urbanístico. (D)

- 1. Los instrumentos de planeamiento general deberán resolver la totalidad de las infraestructuras generales necesarias para cada municipio: red viaria, abastecimiento de agua, saneamiento, reutilización del agua reciclada, electricidad, gas natural, y concretarán las etapas y los repartos de cargas relacionadas con las infraestructuras a los suelos sectorizados, que deberán garantizar su ejecución previamente a su desarrollo urbanístico.
- 2. El planeamiento urbanístico municipal deberá prever y asignar las cargas de nuevas infraestructuras generales para garantizar el abastecimiento de agua y la evacuación de las aguas residuales hasta la Estación Depuradora que en cada caso corresponda.

Capítulo I. De las infraestructuras básicas que constituyen el ciclo del agua.

Artículo 82. Directrices específicas en relación con la organización de las redes de abastecimiento y saneamiento. (D y R)

- 1. En relación con las infraestructuras generales del ciclo del agua, la actuación de las administraciones públicas se orientará según los siguientes criterios (D):
 - a. Mejorar la gestión integral del ciclo del agua utilizando todos los recursos disponibles, atendiendo a los aspectos medioambientales, el mayor conocimiento de la calidad de las aguas, la atención a la demanda para aminorar los consumos, la compatibilidad del agua de uso agrícola y suministro a poblaciones, y la planificación y explotación del uso racional del agua en función de la disponibilidad del recurso.
 - b. Se debe procurar preferentemente dar respuesta a las demandas mediante la reutilización de las aguas existentes y mediante la implantación de desaladoras.
 - c. Asegurar la calidad de las aguas de suministro municipal en áreas urbanas consolidadas y para los suelos urbaniza-

bles en óptimas condiciones sanitarias para el consumo de la población. Aumentar las redes de control de calidad para un mayor conocimiento del estado de las masas de agua, y determinar las necesidades para alcanzar los objetivos medioambientales.

- d. Sensibilizar a la ciudadanía en el aprovechamiento cuantitativo sostenible del recurso, facilitando una información completa del ciclo del agua para que la percepción no sea solo como recurso cuantitativo que necesita aumentar la oferta y no gestionar adecuadamente la demanda.
- e. Establecer programas específicos para la renovación de las redes urbanas principales y la modernización de su gestión y explotación, con objeto de reducir pérdidas en el transporte y distribución, y detectar el deterioro de las mismas. Se procurará la implantación de caudalímetros que permitan evaluar las pérdidas de redes.
- f. Extender la reutilización de las aguas a la totalidad de las áreas urbanas mediante el adecuado sistema de depuración y tratamiento, estableciendo niveles de calidad adecuados para su devolución al medio natural o la reutilización de las mismas para usos ocio-recreativos y agrícolas. Se optimizará la ampliación y nueva construcción de nuevas estaciones depuradoras, agrupando los vertidos de las áreas urbanas y reduciendo el impacto ambiental de las infraestructuras que se precisen.
- g. Fomentar la reutilización de las aguas depuradas en usos adecuados con su calidad, especialmente para el riego agrícola y de campos de golf y demás actividades que no incluyan el consumo humano.

2. Los instrumentos de planeamiento general deberán prever las actuaciones estructurales que para la mejora y modernización de las infraestructuras hidráulicas se señalan en el presente Plan. (D)

3. Las propuestas contenidas en el plano de ordenación relativo al ciclo del agua tienen el carácter de recomendación y, por tanto, podrán ser reformuladas por las que en su momento establezcan la planificación hidrológica. (R)

Artículo 83. Directrices sobre las redes de abastecimiento. (D)

- 1. El planeamiento urbanístico general deberá establecer la red de distribución para la población existente y prevista con los crecimientos planificados atendiendo a los siguientes criterios:
 - a. Los depósitos de regulación se preverán globalizando los sectores urbanos o urbanizables que se ubiquen en cotas semejantes, con derivaciones que lleguen a todas las cabeceras de los sistemas de distribución de las urbanizaciones.
 - b. En las zonas consolidadas se estudiarán los sistemas de distribución de agua existentes procurando mejorar las capacidades de regulación.

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63