



## MEMORIA DE ORDENACIÓN

8. RETOS Y ESTRATEGIAS TERRITORIALES.
9. LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN



## 8 | RETOS Y ESTRATEGIAS TERRITORIALES.

- 8.1. LOS RETOS.
- 8.2. LAS ESTRATEGIAS TERRITORIALES



## 8.I. LOS RETOS

---

El territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga es un bien colectivo, y su calidad, su competitividad y su atractivo no se consiguen mediante intervenciones aisladas de los diferentes actores. Es necesario un consenso en torno a una determinada filosofía de intervención. Se requiere, en cierto modo, un lenguaje colectivo compatible con la identidad local de cada uno de los municipios que integran el ámbito para definir un modelo territorial para el futuro que dé respuesta a los dos grandes retos a los que la sociedad actual es especialmente sensible: **sostenibilidad y bienestar**. Y ello, alcanzando un amplio consenso entre las diversas instituciones y colectivos de la vida política, económica y social.

La SOSTENIBILIDAD debe constituirse en referencia esencial para este Plan de Ordenación del Territorio, y partiendo de la documentación que en materia de sostenibilidad ha desarrollado la comunidad internacional en los últimos años, situar a la Costa del Sol Occidental de Málaga en la vanguardia de esta filosofía. Y es que, probablemente, la ordenación del territorio constituye uno de los instrumentos más poderosos de los que dispone una sociedad para definir una estrategia de sostenibilidad. Una ordenación del territorio con capacidad para inducir procesos de transformación efectivos constituye una herramienta de cambio que nos acerca a la sostenibilidad, porque:

- Permite un uso más eficaz de los recursos.
- Plantea alternativas para optimizar el uso del espacio.
- Crea las oportunidades para identificar y aprovechar oportunidades antes ociosas, dando la posibilidad de reducir la presión sobre los recursos amenazados por la sobreexplotación.
- Crea un marco para organizar las fases de transición que permiten abandonar unas actividades e iniciar otras, seleccionando aquellas más adecuadas a cada situación y evitando que la persistencia de las más ineficaces ahogue el surgimiento de las más novedosas y útiles.

Y **BIENESTAR**, que en la ordenación del territorio es sinónimo de equilibrio, es decir, la óptima distribución espacial del desarrollo, ya sea como una realidad constatable, o bien, como un objetivo, aunque ello no implica necesariamente una distribución geográfica homogénea. Esta idea presenta tres componentes principales.

- Que cada parte de un territorio debe contribuir al desarrollo general en relación con el óptimo aprovechamiento de sus posibilidades; ello implica una cuidadosa valoración de sus recursos naturales, económicos, sociales y culturales para su utilización actual y futura.
- Que cada una de las partes que forman un territorio disponga de los medios, infraestructuras y dotaciones que convengan a los requisitos de las actividades productivas y de los intercambios económicos. Y
- Que los habitantes de cada parte integrante de un territorio, tengan garantizada una auténtica igualdad de oportunidades en el acceso a los bienes y servicios que hacen posible el disfrute de los derechos individuales y sociales reconocidos en las normas de convivencia fundamentales.

Resumiendo: **un territorio articulado físicamente, integrado económicamente y equitativo socialmente.**

Para la consecución de estos objetivos es preciso coordinar e integrar las políticas sectoriales en unas estrategias territoriales comunes. La coherencia interna de los distintos planes sectoriales no evita que, muchas veces, exista falta de correspondencia entre ellos. Es difícil que planes concebidos de forma independiente, cada uno con sus propios objetivos, contribuyan a reforzar estrategias integrales desde una perspectiva territorial.



## 8.2. LAS ESTRATEGIAS TERRITORIALES.

La incorporación plena del territorio a la práctica y la teoría del desarrollo ha sido una de las principales transformaciones del pensamiento y el quehacer económico de las últimas décadas, y una pieza clave para que el desarrollo sea hoy mucho más que desarrollo económico. Además, tal incorporación está adquiriendo aún más transcendencia en el momento presente, en la medida en que el avance en el proceso de globalización aumenta la importancia conceptual, estratégica y operativa del territorio, porque poco a poco se ha tomado conciencia que el territorio es un recurso natural -es necesario repetirlo una y otra vez- no renovable, irreproducible, muy frágil y, además, muy escaso hallarlo en las condiciones requeridas frente a unas demandas siempre crecientes.

En un mundo globalizado donde todo es movable: los recursos financieros, la materia prima, la energía, las empresas..., el único activo que no se puede copiar ni deslocalizar, y que es un factor clave de diferenciación, es EL TERRITORIO.

### **EL TERRITORIO DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL ES FACTOR CLAVE DE COMPETITIVIDAD**

#### **LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL ES UN TERRITORIO DE OPORTUNIDAD, por:**

- Localización geográfica privilegiada
- Confort climático excepcional
- Subregión europea con importantes, y prestigiosas playas y costas
- Importante biodiversidad
- Territorio de acogida, tolerante y emprendedor

La Costa del Sol Occidental cuenta con unos activos territoriales de primer orden, pero esto no basta, hay muchas otras subregiones que también tienen recursos de partida excelentes. La clave está en saber poner en valor estos activos, en hacer funcionar el territorio para ser más atractivos.

### **PARA QUE UN TERRITORIO FUNCIONE TIENE QUE TRABAJAR, NECESARIAMENTE, DE FORMA INTEGRAL Y COORDINADA.**

Y la experiencia práctica demuestra que los territorios que mejor funcionan se caracterizan por:

- La eficiencia en el consumo de agua, suelo y energía.
- Alto nivel de conectividad, interior y exterior.
- Proximidad entre trabajo y residencia.
- Gran diversidad económica, social y cultural.
- Alto potencial de innovación.
- Una acusada personalidad y elevada valoración de lo propio.
- Altas tasas de cohesión social.
- Gobierno transparente, ágil e involucrado en el desarrollo sostenible de su territorio.

En base a ello, el **POTCSO**, debe:

- Integrar las políticas públicas y la iniciativa privada para promover cambios positivos en el territorio, orientándolos en beneficio de la colectividad.
- Coordinar el conjunto de las políticas sectoriales que tienen incidencia en el territorio para aprovechar las nuevas oportunidades y, sobre todo, los efectos sinérgicos que se generan desde esta aproximación conjunta.

Las ventajas de la coordinación de las políticas sectoriales que inciden en el territorio, y las nuevas oportunidades y vocaciones que derivan del análisis integrado del mismo, dinamizan el territorio para aprovechar al máximo sus recursos.

Para ello:

**El POTCSO quiere proponer 7 Estrategias Territoriales que pongan a trabajar al territorio de forma integral y coordinada, y que en una primera aproximación parece que tiene que girar alrededor de:**

- Las posibilidades de transporte público, localización de intercambiadores modales u otras prestaciones de servicios conjuntas.
- La ejecución de ejes viarios de conexión con tratamiento de "bulevar urbano" y las reservas de suelo pertinentes.
- La definición de una "Estructura Verde" del territorio.
- La posibilidad de implantar un modelo conjunto de ocupación del suelo.
- La definición de sistemas estructurantes globales: equipamientos, servicios, espacios libres, etc.
- La ubicación selectiva de equipamientos y actividades estratégicas en los ejes de conexión.
- El sistema de espacios abiertos.
- La mejora paisajista de los espacios intersticiales y creación, en la medida de lo posible, de cinturones verdes para separar físicamente los municipios.
- El tratamiento único de los sectores de suelo urbano y urbanizable.
- La planificación conjunta de vivienda protegida.
- La coordinación del suelo no urbanizable contiguo.
- La planificación del suelo para actividades económicas.
- La mejora en la calidad de vida de los ciudadanos de acuerdo a una mejora en la calidad atmosférica, en la calidad acústica y en la calidad lumínica.

Y si fuera posible:

- Las fórmulas de cooperación y gobierno intermunicipal.

Se trata de definir una hoja de ruta que guíe el crecimiento sostenible de la CSO, no sólo proponiendo un modelo territorial sostenible para los próximos 20 años, o diseñando las reglas del juego para que los operadores del territorio tengan un marco de referencia y de seguridad jurídica, sino poniendo sobre la mesa un conjunto de acciones y proyectos para dinamizar el sistema productivo del ámbito desde el territorio. Proponiendo en esas Estrategias Territoriales, que tienen que ser compartida:

1. **DIRECTRICES.** Definiendo unos objetivos y principios directores en materia de ordenación de territorio que son vinculantes para el conjunto de las Administraciones con ámbito competencial en la Costa del Sol Occidental. Y estableciendo unos criterios de planificación y gestión territorial, siendo necesaria una adecuada justificación basada en dichos objetivos y principios para cualquier decisión que se aparte de estos criterios.

Y

2. **ACTUACIONES.** Articuladas con una estructura temática que comprenda: la Infraestructura Verde; el sistema de asentamientos; las infraestructuras de movilidad y de servicios; y las actuaciones en materia de innovación y dinamización económica.

#### **A. Estrategias Territoriales para estimular la EFICIENCIA.**

Se estimula la EFICIENCIA:

- Utilizando de forma racional el suelo, el agua y la energía.
- Planificando a medio y a largo plazo.
- Preservando los valores de su territorio.
- Custodiando la diversidad de sus paisajes.
- Adaptando el territorio al cambio climático.

### A.1. Utilización racional del suelo. Crecer, pero creciendo bien, preservando el paisaje.

- Plantear un crecimiento ordenado acorde con las necesidades reales de la población y de la economía. En el marco de unos escenarios sostenibles en cuanto al uso del suelo la Estrategia establecerá unos criterios objetivos de crecimiento basados en las necesidades reales de la población y la actividad económica que puedan acoger los municipios, pero con la flexibilidad suficiente para evitar burbujas especulativas ligadas al ciclo de la vivienda o del turismo. En estos criterios también se considerará el tamaño de cada municipio y el papel que juega en el territorio con el fin de reforzar la cohesión territorial.
- Desarrollar la Estructura Verde del territorio, incluyendo en ella:
  - Los espacios de mayor valor ambiental, paisajístico, cultural, visual, etnográfico, identitario, etc.
  - Las áreas críticas del territorio que deben quedar preferiblemente libres de urbanización por ser zonas que se encuentran sometidas a riesgos ambientales
  - Los corredores ecológicos y conexiones funcionales que ponen en relación los elementos anteriores, y que son indispensables para la mejora de la biodiversidad y de los procesos ecológicos del territorio.

Esta Estructura Verde es la herramienta clave de planificación territorial que debe orientar los crecimientos urbanísticos del futuro preservando el territorio de mayor valor, que debe quedar fuera de este proceso urbanizador.

Se organizará en dos escalas:

- Subregional: Actuaciones para solucionar la fragmentación entre el interior y la costa y conectar los paisajes más valiosos, creando corredores ecológicos y funcionales que hagan posible una nueva relación entre las áreas urbanas y las áreas rurales.
- Local: Directrices para conectar los parques, avenidas, itinerarios peatonales y espacios de alto valor situados dentro de los núcleos urbano, entre ellos y también hacia su exterior, facilitando el acceso a

parques naturales, zonas forestales, corredores fluviales y áreas costeras.

- Priorizar un consumo racional de suelo, que es un recurso finito y no renovable. Los futuros crecimientos de suelo tienen que partir de la capacidad de acogida del territorio, cuyo máximo exponente será la Estructura Verde, y cuya definición y viabilidad tiene que ser previa a cualquier desarrollo urbanístico o territorial.
- Reducir los riesgos naturales e inducidos en el territorio, de forma que los posibles nuevos desarrollos urbanísticos y territoriales se orienten hacia zonas exentas de riesgo, y, por consiguiente, protegiendo a población y bienes económicos de sus impactos sobrevenidos.

### A.2. Utilización racional del agua, como activo estratégico, fomentando su ahorro y eficiencia en coordinación con el vigente Plan Hidrológico.

- Garantizar la seguridad hídrica en el territorio, mediante la adecuada combinación de medidas de eficiencia del consumo de los recursos propios con la obtención de recursos externos necesarios para el consumo humano, la actividad económica y la salud ambiental de los ecosistemas.
- Reforzar las políticas de ahorro, reutilización en el marco de una gestión eficaz de la demanda de recursos hídricos en el territorio y de la consecución de los exigentes parámetros de calidad que determina la Directiva Marco del agua y el Plan Hidrológico del ámbito.
- Prever la máxima interconexión de las infraestructuras hídricas y la gestión conjunta y complementaria entre distintas fuentes de recursos. De esta forma se conseguirá un sistema mucho más resistente y flexible ante los periodos de escasez hídrica; se aumentará el porcentaje de agua reutilizada directamente; se mejorará la cobertura del tratamiento terciario y se incrementarán los volúmenes de caudal ambiental para humedales, ríos y recarga de acuíferos.
- Recuperación de los "paisajes del agua", desarrollando un conjunto de actuaciones para la mejora de los sistemas hídricos, que son elementos vertebradores de la Estructura Verde y unos activos territoriales de primera magnitud desde el punto de vista ecológico, cultural, paisajístico y científico.

- Impulsar "los caminos del agua", también como elementos vertebradores de la Estructura Verde, conectándolos con puntos de interés ambiental y cultural para reforzar el atractivo del territorio y promover un uso social, racional y sostenible a unos recursos de gran valor.
- Promoción del uso social de los ríos y de las masas de agua, diseñando tramos como zonas de interés social para itinerarios hídricos culturales y pedagógicos.

**A.3. Utilización racional de la energía, apostando por un modelo territorial, económico y tecnológico, que reduzca de manera progresiva el consumo de este recurso básico.**

- Impulsar un modelo energético más independiente, con un peso cada vez más creciente de recursos energéticos propios y menos dependientes de los combustibles fósiles, lo cual garantiza también la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Fomentar la utilización del gas natural como fuente de transición energética, por su elevada versatilidad y eficiencia.
- Fomentar las energías renovables, multiplicando la potencia en servicio de este tipo de energía.
- Contribuir a la lucha contra el cambio climático, proponiendo modelos urbanísticos ahorradores de energía, y mejorando el balance energético de la edificación

**B. Estrategias Territoriales para desarrollar la CONECTIVIDAD.**

En un mundo globalizado, los territorios bien conectados aprovechan mejor las dinámicas territoriales de los espacios más avanzados y las difunden en el suyo propio.

Se desarrolla la CONECTIVIDAD:

- Mejorando la conectividad externa e interna.
- Desarrollando sistemas de transporte público de alta capacidad y prestaciones. "Tranvía" metropolitano.
- Fomentando la intermodalidad.

- Promoviendo sistemas de transporte de elevada eficiencia energética.
- Garantizando la vertebración del conjunto del territorio.

**B.1. Apuesta por la interconectividad interna y externa para mejorar la vertebración del territorio y aprovechar las dinámicas territoriales de los espacios más avanzados.**

- Mejorar las condiciones de accesibilidad con el sistema aeroportuario regional.
- Completar una red de carreteras equilibrada, que permita mejorar las conexiones con los grandes ejes nacionales de transporte, contribuyendo a la vertebración interna del ámbito, a la descongestión del tráfico del litoral, y a la mejora de la accesibilidad a los nodos logísticos y grandes áreas de actividad económica.
- Desarrollar sistemas de transporte público adecuados para satisfacer las demandas específicas de movilidad de cada área en concreto, combinando de manera racional los sistemas con plataforma reservada, y potenciando centros (hubs) de movilidad en las paradas de estos sistemas, donde deben confluir diferentes modos de transporte incluyendo el ciclista y los itinerarios peatonales.
- Garantizar unas condiciones adecuadas de acceso a todo el territorio, que se hace especialmente relevante en el medio rural. Ello requiere mejorar las comunicaciones del mundo urbano con el rural, sin menoscabar los recursos ambientales y culturales de éste, e implantar sistemas de transportes flexibles y adecuados a la baja demanda que se produce en estas zonas.

**B.2. Apuesta por las tecnologías de la información y las comunicaciones como infraestructuras fundamentales para el desarrollo de la sociedad del conocimiento.**

- Fomentar las redes de banda ancha de nueva generación en aquellos entornos que ofrezcan un valor añadido tanto para los residentes como para las empresas, y donde se produzca, además, un importante efecto demostrativo de la aplicación de estas tecnologías. Estas actuaciones deben coadyuvar a la constitución de un importante polo de innovación en redes de nueva generación en el ámbito.

- Impulsar las telecomunicaciones en las zonas insuficientemente cubiertas para que cualquier persona pueda contratar los mismos servicios en cualquier punto del territorio.
- Con el fin de optimizar el diseño y ejecución de estas actividades, las mismas se materializarán en cooperación con el órgano directivo con competencias en materia de coordinación y ejecución del despliegue de las infraestructuras de telecomunicaciones en el territorio andaluz para favorecer el acceso generalizado a redes y servicios de telecomunicaciones.

### **C. Estrategias Territoriales para impulsar la CERCANÍA.**

Los territorios que reducen los desplazamientos obligados y las distancias entre la vivienda, los servicios, el consumo y la producción son más sostenibles.

Se impulsa la CERCANÍA:

- Atenuando la necesidad de nuevas infraestructuras.
- Aumentando la productividad al reducir los tiempos de desplazamiento.
- Reduciendo la contaminación atmosférica y acústica.
- Disminuyendo la emisión de CO<sub>2</sub> al ambiente mitigando el cambio climático.
- Disminuyendo el riesgo de accidentes.
- Acrecentando la calidad de vida en pueblos y ciudades.
- Preservando los paisajes culturales periurbanos.

**C.1. Liberar el peaje de la AP-7 y transformar la A-7 en un "Bulevar Metropolitano",** con prioridad para el transporte público y los modos no motorizados.

**C.2. Fomentar actuaciones de regeneración en la ciudad como aportación fundamental a la sostenibilidad,** impulsando de manera preferente actuaciones de rehabilitación de edificios y viviendas, y la mejora de sus dotaciones y equipamientos, frente a nuevos desarrollos consumidores de suelo y generadores de mayor movilidad en medios de transporte mecanizados

**C.3. En los núcleos más rurales, fomentar la proximidad entre la producción agraria y su consumo,** desarrollando condiciones para el mercado de productos agropecuarios de elevada calidad y satisfaciendo, al mismo tiempo, nuevas demandas sociales en estos espacios como el agroturismo y la gastronomía

**C.4. Mejora las condiciones ambientales de los entornos urbanos,** ya que los espacios verdes agrícolas absorben y fijan de manera inocua los contaminantes atmosféricos, protegen frente a riesgos, y cuentan con recursos ambientales, culturales y paisajísticos cuya puesta en valor contribuye a la dinamización de estos espacios y a su uso público sostenible.

### **D. Estrategias Territoriales para apoyar la DIVERSIDAD.**

La diversidad, tal y como lo defiende la Unión Europea en sus documentos sobre cohesión territorial, es un activo territorial de gran valor para la competitividad de un territorio y para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, ya que permite un mejor acceso de la población a los equipamientos y servicios de la sociedad del bienestar y al mismo tiempo, una ocupación del territorio más racional que reduce algunas externalidades negativas derivadas de un exceso de aglomeración urbana. Los territorios diversos se adaptan mejor y más rápidamente a las distintas coyunturas económicas, sociales y ambientales. Se pretende proteger y reforzar un territorio donde conviven de forma armónica la población, los usos del suelo e importantes actividades económicas.

Se apoya la DIVERSIDAD:

- Impulsando una estructura productiva más diversificada.
- Fomentando las sinergias de la integración sectorial.
- Potenciando el policentrismo urbano.
- Reforzando a las ciudades más pequeñas del ámbito.
- Manteniendo los procesos ecológicos del territorio.
- Promoviendo una gestión integrada del litoral.

**D.1. Apuesta por una economía más diversificada y una mayor integración entre sectores económicos, para mejorar la competitividad y conseguir un territorio resistente a las coyunturas económicas adversas.**

- Identificar ámbitos espaciales estratégicos donde la iniciativa pública y privada puede invertir y desarrollar proyectos con la garantía de elevado rendimiento porque tengan unas condiciones excepcionales de accesibilidad, integración sinérgica con otros usos y escasa afección a recursos naturales y culturales del territorio.
- Proponer un conjunto de acciones y proyectos para dinamizar y cualificar nuestros sectores tradicionales, como actuación prioritaria a corto plazo, y la

apuesta futura por nuevos sectores basados en la innovación y el conocimiento.

- Permitir el desarrollo de actividades económicas selectivas en el suelo no urbanizable, relacionadas con la actividad agraria, y sus usos terciarios asociados, teniendo en cuenta las nuevas demandas sociales para estos espacios tales como la transformación tradicional de sus productos, el comercio de proximidad, la restauración, el alojamiento con encanto, las instalaciones requeridas para la movilidad no motorizada, el senderismo, y los itinerarios culturales y paisajísticos.
- Impulsar productos turísticos basados en los potenciales del territorio, a través de la puesta en valor de los activos ambientales, paisajísticos y culturales del territorio, diseñando asociaciones temáticas de recursos turísticos y sus conexiones territoriales, reconociendo que su puesta en el mercado requiere de una sólida cooperación municipal.
- Potenciar la formación en los diversos municipios el ámbito, incidiendo en las actividades que puedan suponer generación de empleo para las personas que habitan en los mismos, en relación con aquellos sectores económicos que aprovechen la potencialidad del territorio.

#### **D.2. Mantener y reforzar la diversidad urbana, como mecanismo clave de cohesión territorial y de mejora de la calidad de vida de su ciudadanía.**

- Garantizar la viabilidad del mundo rural, proponiendo actuaciones y crecimientos adecuados a su escala, y aprovechando de manera racional sus recursos propios basados en la conservación y puesta en valor de su patrimonio ambiental y cultural.
- Apoyar la variedad de los tejidos urbanos, propiciando en ellos una diversidad de tipologías, de usos y actividades, así como de colectivos que enriquezcan la vida urbana y aumenten los contactos personales y profesionales en un marco de tolerancia e integración. Esta diversidad urbana permitirá mejorar la confianza y el capital social de nuestro territorio, haciendo ciudades más amables, más dinámicas y más justas para que se conviertan en los motores de los cambios económicos, ambientales y sociales que el siglo XXI requiere.

- Fomentar la calidad de las áreas urbanas, mediante el desarrollo de los espacios de elevada accesibilidad, riqueza urbana y capacidad vertebradora existentes en las ciudades.

#### **D.3. Preservar y potenciar la diversidad biológica, como indicador de la salud del territorio y activo cultural, científico, estético y recreativo de primer orden.**

- Incorporar los espacios naturales de mayor valor ambiental a la Estructura Verde del territorio, relacionando las políticas ambientales con las urbanísticas, territoriales y de protección del paisaje. Esto asegura una adecuada aplicación de las medidas de protección del patrimonio natural en la gestión sostenible del territorio, en la puesta en valor del patrimonio natural y en la implicación de la sociedad civil en la gestión de las áreas protegidas.
- Establecer un conjunto de elementos de conexión ecológica y funcional para garantizar la permeabilidad conjunta del territorio, conectando espacios naturales protegidos y otros ámbitos de gran valor paisajístico y cultural, permitiendo los flujos de especies y de personas, y donde los usos y actividades que se puedan implantar mantengan la funcionalidad conectora de estos espacios.
- Cualificar el litoral como espacio de elevado valor ambiental y territorial, pero al mismo tiempo de una extraordinaria vulnerabilidad.

#### **E. Estrategias Territoriales para fomentar un TERRITORIO INNOVADOR.**

Los territorios innovadores son aquellos que son capaces de crear valor, tanto de la cualificación de sus sectores tradicionales como de las nuevas actividades relacionadas con la sociedad del conocimiento.

Se fomenta un TERRITORIO INNOVADOR:

- Identificando "clusters" de innovación en el territorio.
- Fomentando el desarrollo de espacios para la innovación.
- Impulsando actuaciones dinamizadoras del territorio.

**E.1. Impulsar la formación y consolidación de "clusters" de actividad económica y facilitar la creación de sinergias entre los sistemas Investigación-Empresa-Administración**

- Fomentar la consolidación de los ecosistemas o entornos de innovación para desarrollar la economía del conocimiento, potenciando la actividad científica y la innovación como elementos estructuradores de la sociedad.
- Identificar áreas en el territorio para sectores de futuro, tales como el agroalimentario, la ecoconstrucción, la salud, el deporte, la logística, la industria cultural, las tecnologías ambientales y del agua, entre otros, para los que el ámbito cuenta con grandes potencialidades territoriales de desarrollo.
- Favorecer la atracción de talentos y de inversiones en el territorio, por su decidido apoyo a los factores que facilitan esta atracción: la mejora de la calidad del territorio, el fomento de los procesos de innovación, la formación destinada a la mejora de la empleabilidad de la población el refuerzo de los "clusters" industriales y terciarios, el diseño de tejidos urbanos vibrantes, la implantación de sistemas de movilidad sostenible, la creación de entornos innovadores, la mejora de la oferta cultural y de ocio, y la implantación de equipamientos con una elevada excelencia territorial.
- Facilitar y apoyar las relaciones de cooperación entre los sistemas empresarial, universitario y administrativo, para generar mayor capital social,

**E.2 Identificar ámbitos prioritarios constituir una nueva red de centralidades urbanas,** con el objetivo principal de contribuir a lograr una mejor vertebración de la ciudad lineal que extiende a lo largo de 75 kilómetros de franja costera, impulsando nuevos protocolos de ordenación orientados a la refuncionalización del sector turístico y para el equilibrio dotacional y la cohesión social.

**E.3. Identificar una serie de usos y actividades de carácter estratégico de interés para el territorio de la Costa del Sol Occidental,** al objeto de promover en el medio/largo plazo.

- Rentas y empleo.
- Mejoras en relación a los equipamientos, el medio ambiente, el desarrollo económico, la proyección internacional, la cohesión social y la calidad de vida, entre otros.

- Mejora de los sectores económicos tradicionales.
- Fomento del desarrollo tecnológico puntero.
- Promoción de la retención y atracción de talentos en el territorio.
- Mejora de la internacionalización de las empresas.
- Impulso a la cooperación empresarial público-privada.
- Implantación de actividades de referencia nacional e internacional.
- Nuevos espacios urbanos para el trabajo, el ocio y la innovación.
- Mejora del desarrollo del mundo rural basado en sus recursos endógenos.

**E.4. Promover actuaciones con capacidad de instalarse en el medio rural que ayuden a su mantenimiento y promoción. En especial se consideran:**

- Implantaciones de transformación para la cualificación de los sectores tradicionales.
- Espacios económicos de gestión mancomunada para el mundo rural.
- Bodegas y almazaras de reconocida excelencia.
- Balnearios e instalaciones asociadas al uso del agua de reconocido prestigio.
- Redes de espacios en el mundo rural para desarrollar nuevas ofertas turísticas.
- Los equipamientos vinculados al medio natural, así como aquellos servicios de interés público de carácter asistencial con especiales requerimientos de ubicación, o de carácter educativo o científico ligadas al medio natural.
- Centros de turismo rural multifuncionales.
- Complejos deportivos que requieran gran superficie de suelo, y asociados a marcas o entidades de alto prestigio.
- Núcleos zoológicos de primer nivel que alberguen especímenes de fauna silvestre salvaje, exótica o autóctona a los que se refiere la Instrucción de 12 de febrero de 2010 de la Dirección General de Producción Agropecuaria y Ganadera de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía
- Instalaciones, que, precisando una gran extensión de suelo para su desarrollo, estén destinados a la sensibilización de la población con la naturaleza, y que pueden integrar instalaciones para la formación y la estancia.
- Instalaciones de turismo activo.

**F. Estrategias Territoriales para promover la IDENTIDAD.**

Los territorios con identidad tienen una elevada estima por sus propios activos y son capaces de diferenciarse competitivamente en el mercado global de territorios.

Se promueve la IDENTIDAD:

- Incorporar el patrimonio cultural a la Estructura Verde.
- Preservar los elementos identitarios del paisaje.
- Favorecer el uso sostenible del territorio.
- Favorecer el acceso a los paisajes de mayor valor.
- Incorporar a la población en la gestión del paisaje.
- Reforzar el paisaje como activo de competitividad económica.

**F.1. Preservar la calidad y lo propio del paisaje como elementos de diferenciación territorial y activo de competitividad económica.**

- Mantener la personalidad del territorio y contribuir a su conocimiento y estima por parte de la población, teniendo en cuenta, además, que estos valores del paisaje constituyen un elemento fundamental de diferenciación y de competitividad en el mercado global de los territorios.
- Establecer una red interconectada de itinerarios peatonales y carril bici que conecten las ciudades entre sí y con los elementos del patrimonio cultural y natural en su entorno, favoreciendo el uso y disfrute sostenible de los valores ambientales, culturales y paisajísticos del territorio, contribuyendo a formas de movilidad más sostenibles, más amables y que colaboran de forma importante en el cumplimiento de los compromisos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Favorecer la gestión conjunta y puesta en valor de los elementos culturales y ambientales más relevantes del territorio en el marco de la Estructura Verde, generando procesos de innovación en el territorio dentro de un contexto de uso público racional y sostenible.
- Identificar los grandes paisajes de relevancia subregional para su conservación y puesta en valor; desarrollando, en el marco de la participación pública, unos objetivos específicos de preservación y un conjunto de medidas orientadas a una gestión sostenible de los mismos, respetando aquellos elementos estructurantes del paisaje que le confieren una singularidad propia y diferenciada en el territorio.

**F.2. Diseñar rutas culturales y paisajísticas para gestionar de manera integrada los activos ambientales, culturales y patrimoniales de mayor valor**, aprovechando el atractivo de estas rutas para impulsar el desarrollo rural y turístico,

poniéndolas en relación con otros activos económicos de base territorial como la gastronomía, la artesanía, el turismo de salud, las rutas museísticas, etc. Estas rutas culturales deben diseñarse de manera accesible para conseguir que todas las personas, incluso aquellas con discapacidad, puedan disfrutar del patrimonio cultural y medioambiental.

**F.3. Incorporar el paisaje visual como rasgo definitorio de la calidad del territorio.**

- Integrando adecuadamente los nuevos desarrollos en la morfología del territorio, respetando la topografía y la vegetación del lugar, integrando los elementos más significativos y respetando sus funciones como referencias visuales del territorio y espacios de disfrute escenográfico.
- Preservando las vistas hacia los paisajes de mayor valor, procurando que los nuevos desarrollos en el territorio se ubiquen en áreas de menos visibilidad o previamente alteradas, y eligiendo las alternativas que presenten un mayor potencial de integración paisajística.
- Tratar adecuadamente los accesos a los municipios y su secuencia visual, ordenando las vistas hacia los recursos paisajísticos desde los accesos y vías de comunicación, y estableciendo franjas de afección visual en función de la cuenca visual de estas infraestructuras y de las principales vistas hacia los recursos que se obtienen desde ellas.
- Integrando los núcleos urbanos existentes en el paisaje de su entorno, propiciando una estructura urbana adecuada, definiendo los espacios de transición, bordes urbanos y siluetas.

**G. Estrategias Territoriales para mejorar la COHESIÓN SOCIAL Y LA GOBERNANZA DEL TERRITORIO.**

Los territorios que funcionan tienen gobiernos comprometidos con la mejora de la cohesión social de su ciudadanía y son capaces de crear marcos de acuerdos público-privado estables y transparentes.

Se mejora LA COHESIÓN SOCIAL Y LA GOBERNANZA DEL TERRITORIO:

- Garantizando la igualdad en el acceso a los equipamientos.
- Asegurando un mayor equilibrio territorial.
- Favoreciendo el empleo arraigado en el territorio.

- Mejorando los procesos de inclusión social.
  - Promoviendo un liderazgo compartido.
  - Desarrollando fórmulas de cooperación territorial y de solidaridad intermunicipal.
- G.1. Garantizar el acceso equitativo a infraestructuras y servicios, evitando la discriminación que produce el desequilibrio territorial.**
- Proponer un sistema eficiente de implantación de equipamientos en el territorio mediante la definición de un sistema de nodos perfectamente distribuidos que ostenten una elevada capacidad para prestar bienes y servicios supralocales en condiciones de igualdad relativa.
- G.2. Integrar las políticas de vivienda protegida en la acción de mejora de la cohesión social, desarrollando actuaciones que respondan a las demandas reales del territorio y garantizando una adecuada distribución de las mismas que evite procesos de segregación territorial, así como la reserva de vivienda para personas con discapacidad.**
- Apostando firmemente por la rehabilitación urbana como fuente de empleo y de cualificación de la ciudad construida.
  - Adoptar las medidas pertinentes para que las viviendas protegidas sean eficientes en el uso de recursos básicos tales como el agua, el suelo o la energía y reduzcan al máximo las emisiones de gases de efecto invernadero.
- G.3. Impulsar la regeneración de tejidos urbanos afectados por problemáticas sociales y urbanísticas, aplicando estrategias de actuación integral en estas áreas que contemplen no sólo la mejora del entorno urbano y la resolución del problema de la vivienda, sino que se desarrollen acciones concretas en materia de educación, servicios sociales, sanidad, empleo, seguridad, mantenimiento de la actividad económica y participación pública. Todo ello en coherencia con la Estrategia Regional para la Cohesión Social e Inclusión Social. Intervención en zonas desfavorecidas de Andalucía (ERACIS)**
- G.4. Evitar la discriminación.**



## 9 | LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN.

- 9.1. **INTRODUCCIÓN.**
- 9.2. **LA INFRAESTRUCTURA VERDE TERRITORIAL DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL**
  - 9.2.1. INFRAESTRUCTURA VERDE. CONCEPTO.
  - 9.2.2. ANTECEDENTES Y MARCO LEGISLATIVO.
  - 9.2.3. LA INFRAESTRUCTURA VERDE TERRITORIAL DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL.
- 9.3. **LOS RECURSOS PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES.**
  - 9.3.1. LOS RECURSOS PAISAJÍSTICOS Y LAS MEDIDAS PARA LA PRESERVACIÓN Y MEJORA DEL PAISAJE DEL ÁMBITO.
  - 9.3.2. LOS RECURSOS CULTURALES.
- 9.4. **LA IMPORTANCIA DEL MEDIO RURAL Y DE LA ACTIVIDAD AGRARIA PARA LA SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL.**
- 9.5. **DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS.**
- 9.6. **EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS. COMPONENTES ACTUALES Y FUTUROS.**
  - 9.6.1. LOS ACTIVIDADES Y ÁMBITOS ESTRATÉGICOS PARA LA REGENERACIÓN INTEGRAL DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL.
  - 9.6.2. LA ORDENACIÓN DE LOS USOS AL INTERIOR DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS. OBJETIVOS Y CRITERIOS TERRITORIALES.
- 9.7. **LOS SISTEMAS DE COHESIÓN Y ARTICULACIÓN TERRITORIAL.**
  - 9.7.1. EL SISTEMA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES.
  - 9.7.2. EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS DE NIVEL TERRITORIAL.
  - 9.7.3. EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS SUBREGIONALES.
- 9.8. **DIRECTRICES Y CRITERIOS PARA EL DESARROLLO DE LOS ESPACIOS Y REDES PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE.**
  - 9.8.1. LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS QUE CONSTITUYEN EL CICLO DEL AGUA.
  - 9.8.2. LAS INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS.
  - 9.8.3. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIONES.
  - 9.8.4. LAS INFRAESTRUCTURAS DE GESTIÓN DE RESIDUOS
- 9.8. **DEL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN.**



## 9.1. INTRODUCCIÓN

---

El Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga tiene naturaleza de Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, conforme a lo establecido en la Sección 2ª del Capítulo II, del Título III de la Ley 7/2021, 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía. Su elaboración se ha realizado de acuerdo con lo que determina en la mencionada Sección 2ª, y el Decreto 143/2017, de 29 de agosto, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga. Y de conformidad con el artículo 43 de la Ley 7/2021, 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, tiene por objeto propiciar la utilización adecuada, racional y equilibrada del territorio y sus recursos naturales, tanto por parte de las administraciones y entidades públicas, como por los agentes privados, así como en constituirse en el marco de referencia territorial para la formulación, desarrollo y coordinación de políticas, planes, programas y proyectos de las administraciones y entidades públicas, así como para el desarrollo de las actividades de los particulares con incidencia en el territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga.

El ámbito territorial del Plan es el que establece el artículo 2 del Decreto 143/2017, de 29 de agosto. Incluye los términos municipales completos y contiguos de Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Casares, Manilva, Ojén, Istán, y Benahavís. Y los objetivos a los que debe orientarse la ordenación, los que se estipulan en el artículo 3 de precitado decreto:

- a) Asegurar la integración territorial de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga en el sistema de ciudades de Andalucía y contribuir a la cohesión territorial y social del ámbito en su conjunto.
- b) Reforzar la articulación interna de la red de ciudades medias y la intermodalidad de los servicios de transporte, potenciando especialmente el transporte público.
- c) Establecer propuestas y estrategias dirigidas a fortalecer y articular el sistema urbano continuo del frente litoral, dotándolo de una estructura territorial coherente con el carácter supramunicipal del sistema de asentamientos.

- d) Definir una red de espacios libres de uso público integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y con el sistema de articulación territorial del ámbito.
- e) Establecer criterios de ordenación para los nuevos crecimientos urbanos y para la ubicación de equipamientos, dotaciones e infraestructuras en coherencia con las necesidades previstas para el conjunto del ámbito.
- f) Identificar, en su caso, las zonas que por su valor estratégico deben ser destinadas al desarrollo de usos y actividades especializadas o para la ubicación de viviendas protegidas, de alcance e incidencia supramunicipal.
- g) Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades territoriales, ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.
- h) Atender y ordenar las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas, hidráulicas y para el tratamiento de residuos.

En desarrollo del artículo 44 de la Ley 7/2021, 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, **el presente Plan contiene el modelo territorial propuesto para alcanzar los objetivos territoriales establecidos.** Y se conforma por:

- a) La determinación de los espacios con valores ambientales y ecosistémicos, así como las conexiones que resultan necesarias para mantener los procesos ecológicos básicos en el territorio del ámbito. La Infraestructura Verde.
- b) Las determinaciones para la puesta en valor de los recursos paisajísticos y culturales, así como para la ordenación básica del medio rural atendiendo a todos sus valores de interés, incluso los productivos.
- c) Las determinaciones y/o restricción de usos para la prevención de riesgos, naturales o antrópicos en el ámbito, incluidas las necesarias para contribuir a

la mitigación de los efectos del cambio climático y la adaptación del territorio a las nuevas condiciones derivadas del mismo.

- d) La definición de los elementos integrantes del sistema de asentamientos, de sus componentes actuales y de futuro, con determinaciones y directrices para su desarrollo integral y sostenible; así como la caracterización de los municipios a los efectos de determinar el instrumento de ordenación urbanística general exigible en el marco de lo establecido en la Ley 7/2021, 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.
- e) El esquema de articulación y cohesión territorial, constituido por: el sistema de movilidad y transportes, el sistema verde territorial, y otras dotaciones públicas destinadas a prestar servicios públicos de carácter subregional a la ciudadanía.
- f) Los directrices y criterios para el desarrollo de los espacios y redes para el desarrollo sostenible del ámbito.

También se concretan en el Plan las condiciones de vigencia, modificación y revisión del Plan, la estimación económica de las acciones propuestas y sus prioridades de ejecución, las previsiones para su desarrollo, seguimiento y ejecución, las determinaciones que deben ser objeto de adaptación en los planes con incidencia en el territorio del ámbito y de los planes urbanísticos vigentes, y de forma pormenorizada, la naturaleza y efectos de sus determinaciones con arreglo a lo previsto en los apartados f), g), h), i), y j) del numeral 1 del artículo 44 de la Ley 7/2021, 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.

Por último, se propone un sistema de indicadores que sirvan de base para la realización de las memorias de gestión, que permitan la evaluación del grado de cumplimiento del Plan y de sus efectos.

En base a los retos enunciados, los principios rectores que se proponen para informar la ordenación a fin de conseguir los objetivos territoriales generales que se han establecido para el presente Plan de Ordenación del Territorio, son los siguientes:

- 1. El principio general de desarrollo sostenible, entendiéndolo por tal el que armoniza las exigencias del desarrollo socio-económico con las exigencias del medio ambiente urbano y natural y, en particular, de los equilibrios de los ecosistemas en modo tal que permite la satisfacción adecuada de las necesidades colectivas presentes sin poner en peligro la de las futuras.

- 2. El principio de consideración, ponderación y respeto de la capacidad de carga de los diferentes ecosistemas, al objeto de que el consumo de los recursos materiales hídricos y energéticos renovables no supere la capacidad de los ecosistemas para reponerlos y el ritmo de consumo de los recursos no renovables no supere el ritmo de sustitución de los recursos renovables duraderos; evitando, igualmente, que el ritmo de emisión de contaminantes no supere la capacidad del aire, del agua y del suelo para absorberlos y procesarlos.
- 3. El principio de ocupación sostenible del suelo, mediante la preferencia de la rehabilitación y reutilización del suelo sobre el nuevo crecimiento, así como evitar la segregación y la dispersión urbana, procurando la integración y asociación de usos y funciones con el fin de reducir la movilidad. Y el establecimiento de estrategias que permitan una reorganización de los usos existentes en el corredor litoral de forma que se eviten las aglomeraciones hoy día existentes
- 4. El principio de movilidad sostenible, apoyado en la reducción de la movilidad forzada y el uso innecesario de vehículos motorizados, así como el otorgamiento de preferencia a los medios de transporte respetuosos con el medio ambiente, incluso mediante la planificación de su uso combinado.
- 5. El principio de consideración, en cualquier proceso de toma de decisiones, de las causas y efectos del cambio climático, contribuyendo a través de sus propuestas a reducir el balance neto de emisiones de gases de efecto invernadero y a mejorar la resiliencia; así como a valorar las consecuencias a largo plazo, los costes reales del consumo y el deterioro de los recursos no renovables.
- 6. El principio de igualdad, mediante una ajustada distribución de los costes y beneficios del desarrollo sostenible entre los distintos grupos sociales, las generaciones y los territorios, e intentando garantizar el acceso universal a la satisfacción de necesidades básicas y al disfrute de unos derechos esenciales.
- 7. El principio de enfoque estratégico de las cuestiones territoriales, mediante la detección y regulación de los procesos con incidencia espacial más relevantes e innovadores para una política de reestructuración del territorio, y la priorización, en el tiempo y en el espacio, de las acciones con mayor potencial transformador.

8. El principio de deferencia respecto de la diversidad, exigente de la consideración, valoración y, en su caso, protección, de la identidad diferencial de las diferentes piezas urbanas y rurales identificables en el territorio, sin perjuicio de su articulación en un marco estratégico único, coherente y cohesionado.
9. El principio de incorporación de la perspectiva de género en la planificación de los diferentes usos del territorio, y en particular aquellos necesarios para la vida cotidiana, a distancias que reduzcan la necesidad de realizar desplazamientos rodados o acorten sus tiempos en la medida de lo posible; en la planificación y gestión del transporte de manera que en estas actividades se tengan en cuenta las pautas de movilidad, el modo de viajar, y las restricciones temporales y horarias de los desplazamientos de las mujeres y tener en cuenta sus necesidades de accesibilidad y la seguridad; y en el diseño de los espacios públicos, para que sean dinámicos y seguros, y atiendan las necesidades de las mujeres, las personas mayores (con atención a las necesidades diferenciales de ambos sexos), y los niños y niñas.
10. El principio de concertación, exigente de la transparencia en la adopción de las decisiones, la participación ciudadana efectiva en dicha adopción y la preferencia de las soluciones más asumidas y aceptables socialmente y participación pública y del respaldo político de los órganos representativos.

Todo ello orientado, básicamente, por el marco establecido por:

- a. La Agenda Urbana Española 2030 (AUE/2019) identificada en el Plan de Acción de la Agenda 2030 -aprobado en junio de 2018 por el Gobierno de España- como una acción palanca, reconociendo su papel de acelerador de la implementación y el progreso conjunto de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Su planteamiento es acorde con los retos planteados y con la visión estratégica de las dos Agendas Urbanas internacionales suscritas en el año 2016. En concreto en el ODS II se busca territorios y ciudades sostenibles, inclusivas, seguras y resilientes.
- b. La Agenda Urbana de Andalucía 2030, configurada como una herramienta para afrontar una serie de retos en materia de cambio climático, movilidad, desigualdad social y territorial, vivienda, crisis económica, presión sobre los recursos naturales, etc. La Agenda se plantea a partir de tres elementos fundamentales, que determinan su configuración como estrategia de desarrollo: la Nueva Agenda Urbana de la ONU, en la Agenda Urbana Europea

y en los trabajos realizados hasta el momento para la elaboración de la Agenda Urbana de España.

- c. La Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030, basada en la asunción de que el desarrollo sostenible sólo es posible en una sociedad cohesionada y con un modelo económico adecuado. Propone, por tanto, líneas de actuación acordes con la necesidad de reforzar la cohesión social y el desarrollo de una economía verde a través del análisis de 13 áreas estratégicas, todas ellas de aplicación en el presente Plan, si bien se destacan las siguientes áreas y líneas de actuación: cohesión social, recursos naturales, calidad ambiental, cambio climático, movilidad y competitividad y empleo verde:



## 9.2. LA INFRAESTRUCTURA VERDE TERRITORIAL DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL

### 9.2.1. INFRAESTRUCTURA VERDE. CONCEPTO.

La Infraestructura Verde se concibe, por tanto, como una red ecológicamente coherente y estratégicamente planificada compuesta por un conjunto de áreas naturales y seminaturales, elementos y espacios verdes rurales y urbanos, que en conjunto mejoran el estado de conservación de los ecosistemas y su resiliencia, contribuyen a la conservación de la biodiversidad y benefician a las poblaciones humanas mediante el mantenimiento y mejora de las funciones que generan los servicios de los ecosistemas. Para poder cumplir con sus funciones debe ser dinámica y adaptativa. Tiene, por tanto, un carácter multiescalar, multisectorial y multifuncional.

- Europea, de integración territorial con las iniciativas de infraestructura verde a escala continental.
- Peninsular e insular, de coordinación, cooperación e integración territorial de las acciones emprendidas en materia de protección de la biodiversidad, servicios de los ecosistemas, conectividad y restauración ecológicas por parte de la Administración General del Estado y las comunidades autónomas.
- Regional y comarcal, con la conformación de redes ecológicas funcionales integradas por espacios protegidos, grandes reservorios de fauna y flora, ríos, llanuras de inundación, litoral, etc. y actuaciones dirigidas a la protección de hábitats, la restauración de espacios degradados y la restitución de la conectividad ecológica.
- Municipal y local, en la que cobran especial importancia elementos con alta potencialidad ecológica como setos, muros de piedra, bosques de galería, árboles aislados, determinados cultivos extensivos o pastizales, etc., que, junto a ríos y pequeños arroyos, cualquier otro tipo de masa de agua y vías pecuarias, constituyen corredores ecológicos por antonomasia y forman parte esencial de la Infraestructura Verde.
- Urbana y de barrio, en la que la infraestructura verde se apoya tanto en elementos naturales como seminaturales y artificiales como parques y jardines, calles y plazas arboladas, cementerios, tejados y fachadas verdes,

estanques o áreas de juego y, en general, cualquier superficie permeable o susceptible de aumentar su permeabilidad y con potencialidad para mejorar la biocapacidad urbana.

La inversión en una Infraestructura Verde tiene también una lógica económica: optar por soluciones basadas en la naturaleza para, por ejemplo, mitigar los efectos negativos del cambio climático, es más rentable que sustituir esos servicios perdidos por soluciones tecnológicas.

### 9.2.2. ANTECEDENTES Y MARCO LEGISLATIVO.

La Comisión Europea aprobó en 2013 la Comunicación ‘Infraestructura Verde: mejora del capital natural de Europa’, que señala la importancia de la Infraestructura Verde como una herramienta eficaz que aporta beneficios ecológicos, económicos y sociales mediante soluciones naturales, pues nos ayuda a comprender el valor de los beneficios que la naturaleza proporciona a la sociedad humana y a movilizar inversiones para sostenerlos y reforzarlos; asimismo, contribuye a evitar la dependencia de infraestructuras artificiales cuya construcción es costosa, y puede contribuir de manera significativa a la aplicación efectiva de las políticas públicas cuando algunos o todos sus objetivos pueden conseguirse, parcial o totalmente, mediante soluciones basadas en la naturaleza.

Insta además a los Estados miembros de la UE a desarrollar sus propias estrategias de Infraestructura Verde y a identificar y evaluar el estado de los ecosistemas y de sus servicios a escala nacional, lo que contribuirá a la determinación del valor económico de los servicios de los ecosistemas.

Por otra parte, el ‘Plan de Acción en pro de la naturaleza, las personas y la economía’, aprobado por la Comisión en 2017, proyecta 4 ámbitos prioritarios de actuación y 15 medidas, una de las cuales plantea “Ofrecer orientaciones para apoyar el despliegue de una Infraestructura Verde a fin de mejorar la conectividad de las zonas Natura 2000”.

Se fomenta así la construcción de una red ecológica coherente mediante el fortalecimiento de la Infraestructura Verde europea.

**La Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y la Biodiversidad**, en su modificación por la Ley 33/2015, recoge estas nuevas orientaciones. Así, establece en su art. 15 'Del Marco estratégico de la Infraestructura Verde y de la conectividad y restauración ecológicas':

- “1. Para garantizar la conectividad ecológica y la restauración del territorio español, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, con la colaboración de las comunidades autónomas a través de la Comisión Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad, y de otros ministerios implicados, elaborará, en un plazo máximo de tres años a contar desde la entrada en vigor de la presente ley, una Estrategia estatal de infraestructura verde, y de la conectividad y restauración ecológicas, que incorporará una cartografía adecuada que permita visualizar gráficamente la misma. Esta estrategia, previo informe del Consejo Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad, y de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, será aprobada mediante orden conjunta, a propuesta de los ministerios que hubieran participado en su elaboración y publicada en el “Boletín Oficial del Estado”.
2. La Estrategia estatal de infraestructura verde y de la conectividad y restauración ecológicas tendrá por objetivo marcar las directrices para la identificación y conservación de los elementos del territorio que componen la infraestructura verde del territorio español, terrestre y marino, y para que la planificación territorial y sectorial que realicen las Administraciones públicas permita y asegure la conectividad ecológica y la funcionalidad de los ecosistemas, la mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático, la desfragmentación de áreas estratégicas para la conectividad y la restauración de ecosistemas degradados.
3. La Estrategia estatal de infraestructura verde tendrá en especial consideración, entre otros, los espacios protegidos, hábitats en peligro de desaparición y de especies en peligro de extinción, áreas de montaña, cursos fluviales, humedales, vías pecuarias, corrientes oceánicas, cañones submarinos, las rutas migratorias que faciliten la conectividad, y los sistemas de alto valor natural originados como consecuencia de las buenas prácticas aplicadas por los diferentes

*sectores económicos, así como los hábitats prioritarios a restaurar, los terrenos afectados por los bancos de conservación de la naturaleza y los instrumentos utilizados por las administraciones competentes en la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje, hecho en Florencia el 20 de octubre del año 2000.*

4. *Basándose en las directrices de la Estrategia estatal, las comunidades autónomas desarrollarán, en un plazo máximo de tres años a contar desde la aprobación de dicha Estrategia estatal, sus propias estrategias, que incluirán, al menos, los objetivos contenidos en la estrategia estatal.”*

**La Agenda Urbana española** (Ministerio de Transportes, 2019) ya incluye, dentro del objetivo específico de “ordenar el suelo de manera compatible con su entorno territorial”, una línea de actuación específica para mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural (línea de actuación 1.3). Quedan recogidos los objetivos fundamentales de esta Estrategia nacional en la Agenda Urbana Española, marco de referencia para las áreas urbanas y rurales, que establece un abanico de políticas urbanas que pueden ser puestas en práctica por cualquier municipio del entorno rural o urbano y por cualquier ciudad, con independencia de su tamaño.

**La Comunidad Autónoma de Andalucía, ha aprobado el Plan Director para la mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía** que se aborda desde la perspectiva de una estrategia de Infraestructura verde y que establece como objetivo “Garantizar y, en la medida de lo posible mejorar de una forma integral, la conectividad ecológica en Andalucía, priorizando el diseño y desarrollo de soluciones basadas en la naturaleza (Infraestructura Verde y restauración ecológica”. Para ello, propone una serie de medidas y directrices, cuya aplicación se realizará a través de diferentes instrumentos estratégicos, de planificación y gestión, procedentes de distintos ámbitos sectoriales. Asimismo, Andalucía está incorporando todos los aspectos relativos a la conservación, mejora y refuerzo de la Infraestructura Verde del territorio en la planificación de las áreas protegidas andaluzas (PORN, PRUG y Planes de Gestión de la Red Natura 2000).

### 9.2.3. LA INFRAESTRUCTURA VERDE TERRITORIAL DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL.

Por el presente Plan, se define como Infraestructura Verde Territorial a la red constituida por los espacios con valores ambientales, así como las conexiones que resulten necesarias para mantener los procesos ecológicos básicos del territorio, a fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y orientar los futuros desarrollos urbanos y territoriales de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga.

A la Infraestructura Verde Territorial propuesta se le confían las funciones de

- a. Conservación de los ecosistemas y el refuerzo de sus funciones ecológicas y servicios ecosistémicos.
- b. Preservar los principales sistemas y elementos del patrimonio natural y de la red de espacios públicos.
- c. Asegurar la conectividad ecológica y territorial necesaria para la mejora de la biodiversidad y de los ecosistemas y la calidad del paisaje.
- d. Favorecer la continuidad territorial y visual de los espacios abiertos y la calidad del paisaje.
- e. Evitar los procesos de implantación urbana en los suelos sometidos con valores naturales de carácter significativo.
- f. Vertebrar los espacios de mayor valor ambiental, paisajístico y cultural del territorio, así como los espacios públicos y los hitos conformadores de la imagen e identidad territorial, mediante itinerarios que propicien la mejora de la calidad de vida y el conocimiento y disfrute de la cultura del territorio.

La constituyen los siguientes espacios:

#### A. Los espacios específicamente protegidos por sus valores ambientales

Se consideran los siguientes tres tipos:

##### Los Espacios Naturales Protegidos

- Parque Nacional de la Sierra de las Nieves /ENP-01/.
- Paraje Natural de los Reales de Sierra Bermeja /ENP-02/.

- Paraje Natural de Sierra de Crestellina /ENP-03/.
- Monumento Natural de las Dunas de Artola /ENP-04/.

La protección y gestión los Espacios Naturales Protegidos se llevará a cabo de acuerdo con los instrumentos de planificación derivados de la normativa específica de carácter sectorial que les sea de aplicación. Y con la finalidad de acercar a los visitantes a los valores naturales y culturales de estos espacios se procurará el establecimiento de servicios e instalaciones para el fomento de actividades y prácticas relacionadas con el recreo, la cultura y la educación

##### Los Espacios Protegidos Red Natura 2000.

- ZEC Sierra Bermeja y Real /EPRN-01/.
- ZEC Sierra Blanca /EPRN-02/.
- ZEC Valle del río Genal /EPRN-03/.
- ZEC Calahonda /EPRN-04/.

Al igual que en el caso anterior, la protección y gestión de los Espacios Protegidos Red Natura 2000 se llevará a cabo de acuerdo con los instrumentos de planificación derivados de la normativa específica que les sea de aplicación. Y también se procurará el establecimiento de servicios e instalaciones para el fomento de actividades y prácticas relacionadas con el recreo, la cultura y la educación. En estos 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.

##### Los Montes Públicos.

Pueden ubicarse en cualquiera de las zonas anteriores, en todos los casos su uso y gestión se ajustará a lo establecido en la Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía; el Decreto 208/1997, de 9 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento Forestal de Andalucía; y la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes. Y las actuaciones de las administraciones en los Montes Públicos se dirigirán a:

- a. Potenciar la función social relevante que desempeñan, tanto como fuente de recursos naturales como por ser proveedores de múltiples servicios ambientales, entre ellos, de protección del suelo y del ciclo hidrológico, de fijación del carbono atmosférico, de depósito de la diversidad biológica y como elementos fundamentales del paisaje.

- b. Contribuir a la creación de una red de espacios libres de carácter supramunicipal 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.

## **B El Corredor Litoral.**

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 (modificada por la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral). Así mismo, forman parte del corredor litoral, los suelos incluidos en la zona de influencia del litoral clasificados a la entrada en vigor de este Plan como rústicos o como urbanizables no sectorizados. Aunque se recomienda a los Ayuntamientos la incorporación al Corredor Litoral de aquellos sectores de suelo urbanizable sectorizado, que no se encuentran en situación real y legal de ejecución.

Se pretende asegurar la preservación de estos suelos de los procesos de urbanización y la protección de los dominios públicos afectados, así como fomentar las actividades de ocio, recreativas y deportivas para la población. De igual forma, se pretende realizar una reordenación de las ocupaciones y usos existentes en el DPMT y su ZSP, de forma que se racionalicen y se evite la aglomeración existente en muchas zonas del litoral de la Costa del Sol Occidental; y en la medida de lo posible, otorgar nuevos usos considerando criterios de sostenibilidad y capacidad del DPMT, teniendo en cuenta los criterios definidos en la “Guía sobre Criterios de Gestión para las Ocupaciones en el Dominio Público Marítimo-Terrestre” elaborada por la Consejería de Agricultura, ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

## **C. Los Caminos de Agua.**

Concebidos como espacios libres asociados a los cauces fluviales conectores del corredor litoral con las zonas protegidas por razones ambientales y/o paisajísticas por el Plan. Se consideran prioritarios:

- CdA.1 Manilva.
- CdA.2 Padrón.
- CdA.3 Velerín.

- CdA.4 Guadalmanza
- CdA.5 Verde.
- CdA.6 De la Cañada.
- CdA.7 Real de Zaragoza.
- CdA.8 Río Fuengirola - Gomenaro.

Estos espacios deberán ser objeto de estudio específico por los instrumentos de ordenación urbanística, general o detallado, según corresponda, con el objeto de su delimitación e inclusión en el sistema de espacios libres, como corredores lineales que permitan la conexión del Espacio Litoral, y especialmente del Corredor Litoral, con los espacios específicamente protegidos por sus valores ambientales o zonas de cautela ambiental, garantizando el uso público de los mismos.

A estos efectos, en los cauces fluviales de estos Caminos del Agua se priorizará el deslinde del dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre, y los instrumentos de ordenación urbanística incorporaran estas zonas, y en la medida de lo posible también las zonas de policía, como espacios libres de uso y disfrute público en los suelos rústicos o en los actuales suelos urbanizables (áreas de transformación de nueva urbanización) sin instrumento de desarrollo aprobado.

## **D. Los Senderos Recreativos.**

Se conciben como itinerarios conectores de diferentes partes del territorio, y corredores biológicos, que facilitan y fomentan el conocimiento del medio natural y su uso y disfrute adecuado, tanto desde el punto de vista deportivo, cultural, turístico, de ocio y educativo, en cualquier época del año, habilitados para la marcha y el excursionismo a pie, y a veces en bicicleta o caballería, configurando recorridos de carácter alternativo. Accesibles desde los mismos, los senderos recreativos podrán complementarse con miradores que contribuyan a la puesta en valor del paisaje y con áreas destinadas a instalaciones de ocio y recreo vinculadas al contacto y disfrute de la naturaleza, así como con servicios de restauración. Se distinguen:

- Las Puertas Verdes:
  - SR1. Puerta Verde de Marbella-Ronda.
  - SR2. Puerta Verde de Estepona.

- La Gran Senda de la Costa del Sol Occidental:
  - SR3. GR-249. Etapa 28.
  - SR4. GR-249. Etapa 29.
  - SR5. GR-249. Etapa 30.
  - SR6. GR-249. Etapa 31.
  - SR7. GR-249. Etapa 32.
  - SR8. GR-249. Etapa 33.
- La Senda Litoral configurada como eje longitudinal no motorizado a lo largo de toda la costa que da continuidad la etapa 30 de la Gran Senda de la Costa del Sol Occidental (SRLT).
- Otras sendas complementarias: conformadas por vías pecuarias y caminos rurales interconectados que habilitan recorrer de forma alternativa el territorio, complementándose a su vez con los Caminos del Agua:
  - SR9. Casares-Río Guadiaro-Manilva.
  - SR10. Los Pedregales-PS Guadalobón.
  - SR11. Benahavís-Guadalmansa.
  - SR12. Benahavís-Sierra Bermeja.
  - SR13. Istán-Ojén.
  - SR14. Ojén-Las Mairenas-PS Elviria.
  - SR15. Las Mairena-Cala de Mijas.
  - SR16. Mijas-PS Fuengirola.

## E. Las Zonas de Cautela Ambiental.

Constituyen áreas homogéneas no transformadas con valores paisajísticos y/o ambientales relevantes, cuya delimitación precisa deberá llevarse a cabo por los instrumentos de ordenación urbanística que correspondan, que deberán preservarlos de la transformación urbanística. Se identifican en el Plan como ZCAct, y la cautela puede devenir por dos causas principales, que a veces se combinan:

### E.1. **Por concentración de hábitats de interés comunitario de carácter prioritario, no incluidos en la Red Natura 2000.**

La Directiva Hábitat considera tipos de hábitats naturales prioritarios a aquéllos que están amenazados de desaparición en el territorio de la Unión Europea y cuya conservación supone una responsabilidad especial para la UE. Es decir, se

entiende un hábitat o una especie de carácter prioritario cuando se encuentra en peligro de desaparición en Europa, cuya conservación supone una especial responsabilidad para la Unión Europea habida cuenta de la importancia de la proporción de su área de distribución natural incluida en su territorio. En este escenario, la presencia de estos **hábitats de interés comunitario prioritarios fuera del ámbito de la Red Natura** también se entiende como un notable capital natural y ecológico, tanto por sus capacidades geográficas de continuidad como por sus valores intrínsecos al albergar hábitats y especies considerados de carácter prioritarios.

Atendiendo a la Red de Información Ambiental de la Consejería competente en materia de medio ambiente, se identifican las siguientes zonas homogéneas, que debido a la concentración hábitats de interés comunitario de carácter prioritario, están sujetas a las limitaciones derivadas de los instrumentos de prevención que correspondan en el marco de la legislación ambiental.

- Casares:
  - HICp-01. Loma de la Matanza.
  - HICp-02. El Acebuchal.
  - HICp-03. El Juncal.
  - HICp-04. La Capellanía.
  - HICp-05. Sierra de la Utrera.
  - HICp-06. El Lentiscar.

Se identifican en los planos y la normativa como

  - ZCAct-01. Loma de la Matanza.
  - ZCAct-02. El Acebuchal.
  - ZCAct-03. El Juncal.
  - ZCAct-04. La Capellanía
  - ZCAct-05. Sierra de la Utrera y El Lentiscar.
- Marbella:
  - HICp-07. Puerto del Acebuche (mayoritariamente montes de dominio público). Se identifica en los planos de ordenación y en la normativa como ZCAct-10. Puerto del Acebuche.

- Ojén-Mijas:
  - HICp-08. Sierras Pardas y Alpujata (son en su mayoría, también Paisajes Serranos y montes de dominio público). Se identifica en los planos de ordenación y en la normativa como ZCAct-13. Sierras Pardas y Alpujata.
- Mijas:
  - HICp-09. Sierra de Mijas (son en su mayoría, también Paisajes Serranos y montes de dominio público). Se identifica en los planos de ordenación y en la normativa como ZCAct-14. Sierra de Mijas.

## E.2. Parajes Serranos exteriores a la red de Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000.

Los Parajes Serranos forman ámbitos relativamente extensos que albergan caracteres físico-ambientales, paisajísticos y geográficos con una vocación estratégica dentro del Plan, tanto por sus definidos valores intrínsecos como por desempeñar una capacidad estructurante en el ensamblaje de procesos, dinámicas y recursos presentes. Estos ámbitos no ocupan la red de espacios protegidos, Red Natura y RENPA, sin embargo, acogen algunas porciones de monte público y hábitats de interés comunitario prioritarios.

La composición de los Parajes Serranos parte de una trama básica originaria del Plan Especial de Protección del Medio Físico, corregida conforme a los bienes que aportan a la dimensión paisajística y de interés territorial en el ámbito del Plan.

Conforman básicamente un puzzle de espacios de sierras medias orientadas según los patrones generales geomorfológicos y presentan masa forestal de corte Mediterráneo de porte arbustivo y herbáceo autóctono de escasa cobertura. Puntualmente se distinguen zonas con mayor densidad en las áreas donde la profundidad del suelo y las pendientes lo permiten.

Son espacios en los que históricamente se ha producido un aprovechamiento forestal, en gran medida compatible con la conservación de sus valores hasta la actualidad. Su complejidad compositiva y estructura se sustenta en las históricas presiones de las fronteras agrícola-forestal u urbana-forestal. Esta circunstancia le asigna una especial consideración por los valores que representan, no solo en sí mismos, sino como un cohesionado complemento a la actual red de espacios protegidos.

En suma, los Parajes Serranos son suelos de innegables virtudes en el paisaje presierra y contribuyen en la comprensión de los escenarios con una orografía más abrupta. En este sentido, hay que señalar el evidente valor geográfico a tenor de la posición estratégica que ocupan, no solo en la construcción de un paisaje cultural y escénico sino en claves de las posibles conectividades entre los ambientes costero litorales y el interior serrano.

Los Parajes Serranos en los se concurren estas características se representan en la propuesta básica de ordenación conforman las siguientes áreas homogéneas:

- El Puerto (Ojén).

Ámbito constituido por las estribaciones de Sierra Bermeja y Sierra de Alpujata, al norte del núcleo urbano de Ojén hasta el paraje de El Puerto. ZCAct 12 El Puerto.

- Lomas del Puerto y Llanos de las Cabrillas (Marbella, Mijas y Ojén).

Se trata de un ámbito homogéneo situado entre el arroyo Alicate y los terrenos antropizados que se localizan en las inmediaciones de la línea divisoria de los términos municipales de Marbella y Mijas. Son espacios en los que concurren dos circunstancias de índole territorial que justifican su preservación, por una parte, su localización al norte de una infraestructura viaria de carácter regional que debe mantenerse como límite de nuevos crecimiento urbanísticos vinculados a los núcleos litorales, y, por otra, constituir un ámbito homogéneo en el que se mantienen los valores paisajísticos propios de parajes serranos que se extiende hacia el norte hasta terrenos protegidos por la legislación ambiental como montes de dominio público. Se identifica en los planos de ordenación y en la normativa como ZCAct-11. Lomas de Puerto Llano y las Cabrillas.

- Sierra de las Apretaderas (Benahvís, Istán y Marbella).

Constituyen un ámbito libre de transformaciones urbanísticas existente entre los desarrollos urbanos de Benahvís (La Zagalaeta y El Madroñal), que son colindantes con el espacio natural protegido ZEC Sierra Bermeja, y que mantiene unos sus valores paisajísticos y naturales similares a los del espacio protegido por la planificación ambiental. Se identifica en los planos de ordenación y en la normativa como ZCAct-09. Sierra de la Apretaderas.

- Lomas del Monte y la Mentira (Estepona y Benhavis)

Conforman un ámbito homogéneo situado entre los ríos Castor y Guadalmanza, situados, mayoritariamente, al norte de la AP-7, y colindantes al norte con montes de dominio público y con el espacio natural protegido ZEC Sierra Bermeja. Son espacios que mantienen los valores paisajísticos del pie de Sierra Bermeja. Se identifica en los planos de ordenación y en la normativa como ZCAct-08. Lomas del Monte y la Mentira.

- La Alqueria - Los Pedregales (Estepona)

Se trata de espacios que conforman un ámbito homogéneo en continuidad con montes de dominio público y el espacio protegido ZEC Sierra Bermeja. Se identifica en los planos de ordenación y en la normativa como ZCAct-07. La Alquería-Pedregales.

- Sierra de Casares y Cerro del Colmenar (Casares).

Al igual que en el caso anterior, conforman un ámbito homogéneo en continuidad con con espacios protegidos por la legislación ambiental como montes de dominio público y la ZEC Sierra Bermeja. Se identifica en los planos de ordenación y en la normativa como ZCAct-06. Sierra de Casares y Cerro del Colmenar.

**F. Los Parques Subregionales**, que se describen y pormenorizan en apartado de esta Memoria de Ordenación correspondiente al sistema de espacios libres públicos de nivel territorial.



### 9.3. LOS RECURSOS PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES.

#### 9.3.1. LOS RECURSOS PAISAJÍSTICOS Y LAS MEDIDAS PARA LA PRESERVACIÓN Y MEJORA DEL PAISAJE DEL ÁMBITO.

Como se ha puesto de manifiesto en la Memoria de Información, la intensa transformación de la Costa del Sol Occidental como consecuencia del desarrollo del sector residencial y turístico ha supuesto una importante pérdida de cualidad cultural y diversidad paisajística de la misma, desapareciendo muchos espacios naturales e históricos que la singularizaban y mermando en buena parte algunos de los valores que se ofertaban para el turismo de sol y playa como paraíso natural a orillas del Mediterráneo. Pero aún a pesar de ello, es posible todavía señalar importantes valores y recursos paisajísticos, tales como:

**A. Los espacios serranos septentrionales.** Entre las principales cualidades destacan la formación de extensos bosques de coníferas, especialmente en cotas altas donde predomina el pinsapo y donde la presencia de las actividades antrópicas son escasas. La mayor parte de las referencias ambientales y paisajísticas se concentran en Sierra Bermeja, en la que destaca su declaración como Reserva de la Biosfera Intercontinental del Mediterráneo, pero también la inclusión en la Red Natura 2000. Asimismo, existen zonas colindantes con las anteriores que mantienen los valores paisajísticos inherentes a los parajes serranos, y por ello el Plan propone su preservación. Dentro de los espacios serranos **destacan algunos árboles por su longevidad o dimensión, todo ellos incluidos en la lista de arboledas y árboles singulares de la provincia de Málaga:**

- Castaño Santo, en Istán. Espectacular castaño de grandes dimensiones y una edad que posiblemente ronda los 800 años, motivos que han merecido un reconocimiento, estando en la actualidad propuesto como Monumento Natural de Andalucía.
- Quejigo del Hoyo del Bote, en Istán. Su singularidad radica en varios aspectos. El más importante de ellos es la rareza en cuanto a su distribución, que da una idea de la extensa distribución original de esta especie en Andalucía. Pero, sobre todo, son sus dimensiones, que lo convierten en un árbol ejemplar. Presenta casi 5 metros de perímetro medido a 1,30 del suelo y su peana mide más del doble. Las tres ramas

principales se elevan hasta una altura de 28 metros y se extienden lateralmente hasta un diámetro medio de 30 metros.

- Pino de El Cereza, en Ojén. Dos son los motivos a resaltar: la altura y el grosor de su tronco.
- Alcornoque del río Las Pasadas, en Mijas. Posee un fuste con un engrosamiento espectacular, posiblemente ocasionada por la cicatrización de la corteza sobre un muñón de una rama, rota o cortada.

**B. Los ríos y riberas que descienden de los espacios serranos hacia la franja costera**, valorados en mayor grado debido al papel que desempeñan al conectar espacios distantes (corredores ecológicos) que por las cualidades intrínsecas que poseen. **Destacan los espacios fluviales singulares siguientes.**

- Río de Ojén (Ojén-Mijas) comprende unos 4 km, que se extienden desde su nacimiento hasta el límite de los términos municipales de Ojén y Mijas, junto a la Casa del Camorrillo.
- Río Guadaíza incluye los 13 km comprendidos entre el nacimiento del río y la cola del Embalse del Guadaíza (Benahavís).
- Río Genal incluye el tramo comprendido entre el nacimiento del río, en Igualeja, y la confluencia con el arroyo del Pinar, junto al puente de la carretera de Manilva a Gaucín. Se ubica en Casares.
- Arroyo del Padrón (Estepona), se extiende unos 9 km, desde su nacimiento hasta el paraje de Piedras Recias, incluyendo los dos principales afluentes de cabecera, los arroyos del infierno y de Abrón.
- Río Guadalmanza (Benahavís). Incluye unos 14 km de longitud, distribuidos entre la confluencia con el arroyo de Majada Grande y el arroyo de Hinaharros, aguas abajo del Embalse de Guadamansa. Se ubica en Benahavís.

- Río Verde se extiende desde el arroyo de los Quejigos, uno de los tributarios que confluyen en la Fuente del Río Verde, hasta los meandros de Hoya del Real, aguas arriba del municipio de Istán.
  - Río Guadaleza.
  - Arroyo del Infierno.
- C. También en el litoral encontramos enclaves singulares: Las Dunas de Artola y Cabopino (Marbella) y Calahonda (Mijas),**
- D. Los Georrecurso presente en el ámbito incluidos en el Inventario Andaluz,** que se caracterizan por albergar un contenido geológico cualificado por formaciones y estructuras geológicas, paisajes geomorfológicos, yacimientos paleontológicos y mineralógicos, etc., de significativo valor para reconocer, estudiar e interpretar la historia geológica del ámbito.
1. Angostura del curso fluvial del río Guadamina en las proximidades del núcleo urbano de Benahavís.
  2. Cerro de los Márquez-Velerín (Estepona).
  3. Cerro del Laurel - Cerro de los Linarejos: Minas de Vermiculitas en el término municipal de Ojén.
  4. El Padrón (Estepona).
  5. Cerro del Polvorín-Los Sauces: Mina de cromo-niquel la Gallega (Ojén).
  6. Lomas de Portezuelas (Estepona).
  7. Formaciones dunares en el paraje de Artola y Cabopino (Marbella).
  8. Puerto de Peñas Blancas (Estepona).
  9. Puerto del Madroño (Benahavís).
  10. Acantilados costeros de Punta de la Chullera (Manilva).
  11. Reales de Sierra Bermeja (Estepona).
  12. Cahorros de río Castor en el municipio de Estepona.
  13. Río Seco, Coscojales, Sierra de Tolox (Istán).
  14. Río Verde - Los Monchones (Marbella).
  15. Karst de la Sierra de Utrera (Casares).
- E. Suelos de alta capacidad agrológica** donde todavía se desarrollan actividades agrícolas, **en los valles de los ríos Genal y Guadiaro** en los municipios de Casares y Manilva, **así como en el paraje de Entrerríos**, en el término municipal de Mijas.

Las distintas administraciones públicas deberán establecer, en el marco de sus competencias, **medidas para preservar los valores paisajísticos de estos ámbitos, basada en los objetivos de calidad paisajística, las líneas estratégicas y las propuestas de actuación que se definen en la vigente Estrategia de Paisaje de Andalucía.**

Además, se proponen que se instrumenten medidas específicas para:

- El tratamiento paisajístico de ámbitos en proceso de conurbación.
- La identificación de ámbitos preferentes para la localización de actividades visualmente conflictivas.
- La recualificación paisajística de itinerarios y recorridos viarios en el ámbito.
- La integración o recualificación paisajística de los desarrollos urbanísticos vinculados a:
  - Los intersticios municipales.
  - Los frentes urbanos a los principales ejes viarios del ámbito (especialmente la AP-7 y la A-7).
  - Los desarrollos edificatorios del piedemonte serrano.
  - Los futuros desarrollos urbanísticos en el entorno costero que estén previstos en los correspondientes instrumentos de planificación.
- Promover las acciones necesarias para la recuperación de las zonas degradadas, orientadas por los criterios siguientes:
  - La restauración geomorfológica.
  - La recuperación de la cubierta vegetal con comunidades autóctonas.
  - La utilización con otros usos compatibles con su recuperación.
  - La promoción de acciones que completen las deficiencias de urbanización y accesibilidad.

Se propone requerir estudios específicos de integración y recualificación paisajística para la implantación de las siguientes actuaciones:

- Campos de golf y otros equipamientos vinculados a la oferta turística situados en entornos periurbanos o rurales.
- Nuevas áreas o establecimientos comerciales y de servicio en el entorno viario.
- Nuevos desarrollos urbanísticos en discontinuidad con las tramas urbanas consolidadas.

- Actuaciones estratégicas para actividades económicas y logísticas.
- Actividades extractivas

Y se proponen también objetivos específicos de calidad paisajística en materia de infraestructuras, de forma que se tenga en cuenta la capacidad de una determinada la infraestructura de crear nuevos paisajes o transformar significativamente los existentes a la hora de su diseño, de forma que en base a estudios previos de la diversidad paisajística y de las cuencas visuales se tengan en cuenta en las posibles repercusiones sobre los paisajes en los procesos de planificación, diseño y ejecución. Incluso incorporando en las infraestructuras viarias, existente o nuevas, de acuerdo con sus características técnicas y funcionales, además de la adecuación paisajística, actuaciones para fomentar el disfrute paisajístico, en condiciones de seguridad y confort de los usuarios, mediante la construcción de equipamientos recreativos de uso público: nuevos miradores y/o mejora de los existentes, lugares de parada paisajística, áreas de descanso en áreas laterales y tramos abandonados, áreas de estacionamiento, carriles bici, y señalización en carretera y en áreas peatonales, de carácter informativo o temático en lugares de observación, para facilitar la comunicación e interpretación del paisaje del ámbito.

A los instrumentos de ordenación urbanística, tanto general como detallada, se les confía el establecimiento de medidas que aseguren el derecho de los ciudadanos al uso y disfrute de los recursos paisajísticos del municipio, tanto en el medio urbano como el rural.

### 9.3.2. LOS RECURSOS CULTURALES.

Se consideran recursos culturales de interés territorial los espacios y elementos que contengan valores expresivos de la identidad de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga en relación con el patrimonio histórico y los usos tradicionales del medio rural, por ser manifestación de modos de ocupación y explotación del territorio del ámbito ya en desuso, o por contribuir al reconocimiento de hechos históricos de interés para el mismo. Se identifican como recursos culturales de interés territorial:

1. Los Bienes de Interés Cultural en la categoría de Conjunto Histórico: Conjunto Histórico de Casares y Conjunto Histórico de Mijas.
2. Otros Bienes de Interés Cultural, tales como:

- Benahavís:

- Castillo Montemayor (Monumento)
- Torre Esteril (Monumento)
- Torre Tramonés (Monumento)
- Torre Campanillas (Monumento)
- Torre de la Lechera (Monumento)

- Casares:

- Castillo de Casares (Monumento)
- Torre de la Sal o del Salto de la Mora (Monumento)
- Sima Hedionda IV (Monumento)

- Estepona:

- Torre de Guadalmansa (Monumento)
- Torre del Padrón (Monumento)
- Torre de Baños (Monumento)
- Torre del Arroyo Vaqueros (Monumento)
- Castillo del Nicio (Monumento)
- Castillo de Estepona o San Luís (Monumento)
- Torre de Velerín (Monumento)
- Torre de la Sala Vieja (Monumento)
- Torre del Saladillo (Monumento)

- Fuengirola:

- Castillo de Sohail o Suel (Monumento)
- Torre del Castillo de Suel (Monumento)
- Torre Blanca (Monumento)

- Istán:

- Alquería árabe o Torre de Istán (Monumento)

- Manilva:

- Castillo de la Duquesa o Fortín de Sabinillas (Monumento)
- Torre de la Chullera (Monumento)

- Marbella:
    - Castillo de Alicates (Monumento)
    - Torre del Mar (Monumento)
    - Cerro Torrón (Monumento)
    - Torre de Ancón (Monumento)
    - Torre del Duque (Monumento)
    - Torre del Lance de Las Cañas (Monumento)
    - Fuerte de San Luís (Monumento)
    - Castillo de la Madera o Castillo de Marbella (Monumento)
    - Recinto amurallado de Marbella (Monumento)
    - Cueva de Pedro Redondo (Monumento)
    - Torre de las Bóvedas (Monumento)
    - Torre del río Real (Monumento)
    - Torre de Ladrones (Monumento)
    - Hospital Bazán (Monumento)
  - Mijas:
    - Torre de Calaburra (Monumento)
    - Castillo de Osunillas (Monumento)
    - Torre del Antiguo Castillo de Osunillas (Monumento)
    - Torre Nueva o Pentapesetas (Monumento)
    - Torre Vieja de la Batería de Cala del Moral (Monumento)
    - Torre de Calahonda (Monumento)
    - Castillo de Mijas (Monumento)
  - Ojén:
    - Castillo de Ojén (Monumento)
3. Los elementos inmuebles incluidos el CGPHA sin categoría de BIC:
- Marbella:
    - Cortijo de Miraflores
    - Trapiche de Guadaiza
    - Ciudad Residencial Tiempo Libre
    - Trapiche del Prado
  - Mijas
    - Conjunto de La Puente.

Son también de interés los yacimientos arqueológicos relevantes, sobre todo de origen romano, incluidos con la categoría de Zonas Arqueológicas:
  - Benahavís:
    - Cerro Colorado (BIC. Zona Arqueológica)
  - Casares:
    - Ciudad Romana de Lacipo (BIC. Zona Arqueológica)
  - Manilva:
    - Entorno Castillo de la Duquesa (BIC. Zona Arqueológica)
    - Los Castillejos de Alcorrín (BIC. Zona Arqueológica)
    - En el CGPHA sin la categoría de BIC, categoría ZSA: Espacio Subacuático de Laja de Punta Chullera.
  - Marbella:
    - Zona Romana de Río Verde (BIC. Zona Arqueológica)
    - Termas romanas las Bóvedas (BIC. Zona Arqueológica)
    - Basílica Paleocristiana (BIC. Zona Arqueológica)
    - En el CGPHA sin la categoría de BIC, categoría ZSA: Espacio Subacuático de Puerto Banús; Espacio Subacuático Desembocadura del Río Guadalmina; y Espacio Subacuático El Placer de las Bóvedas.
  - Estepona:
    - Villa romana de Las Torres (BIC. Zona Arqueológica).
    - Cañones del Saladillo (BIC. Zona Arqueológica).
    - Pecio de Los Mármoles (BIC. Zona Arqueológica).
    - En el CGPHA sin la categoría de BIC, categoría ZSA: Espacio Subacuático del Fondadero del Cristo; Espacio Subacuático El

Padrón; Espacio Subacuático Los Cañones; Espacio Subacuático La Rada de Estepona; y Espacio Subacuático Desembocadura del Río Guadalmina

- Fuengirola:
  - Termas romanas de Torre Blanca del Sol (BIC. Zona Arqueológica)
  - En el CGPHA sin la categoría de BIC, categoría ZSA: Espacio Subacuático de Sohail.
  
- Mijas:
  - Villa romana de la Butimamba (BIC. Zona Arqueológica)
  - Zona Faro de Calaburras (BIC. Zona Arqueológica).

El Plan propone también que por los instrumentos de ordenación urbanística, general o detallado, según corresponda se identifiquen y protejan los bienes inmuebles con valores expresivos de la identidad territorial de la Costa del Sol Occidental no inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, y ello por ser manifestación de modos de ocupación y explotación del territorio del ámbito del Plan, o por su antigüedad y/o su valor testimonial de hechos históricos, o también por su valor singular o diferencial. En especial se recomienda la catalogación de los siguientes:

- Seghers Club (Estepona)
- Hotel Princess Costa del Sol (Estepona)
- Conjunto Bahía Dorada (Estepona)
- Conjunto Bahía de Casares (Casares)
- Altos hornos de la fundición La Concepción (Marbella)
- Ingenio azucarero de San Pedro de Alcántara (Marbella)
- Plaza de Toros de Nueva Andalucía (Marbella)
- Las Terrazas de Las Lomas del Marbella Club (Marbella)
- Jardín Botánico-Histórico El Ángel (Marbella)
- Hotel Gran Meliá Don Pepe (Marbella)
- Apartamentos Skol (Marbella)
- Torre Real (Marbella)
- Hotel Don Carlos (Marbella)
- Hotel Los Monteros (Marbella)
- Apartamentos Ópera (Fuengirola)
- Edificio La Galería (Fuengirola)



## 9.4 LA IMPORTANCIA DEL MEDIO RURAL Y DE LA ACTIVIDAD AGRARIA PARA LA SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL.

La preocupación por los espacios periurbanos es una cuestión de debate e interés en diversos foros europeos, incluido el Comité Económico y Social Europeo. Se trata de una realidad en aumento en muchos municipios de la UE como consecuencia del desarrollo urbanístico, industrial, terciario y de infraestructuras de comunicación y transporte, etc., que fagocita el territorio en detrimento del espacio productivo agrario. La Estrategia para la Conservación de la Biodiversidad en Europa reclama que ciertos hábitats seminaturales desaparecerán si no se mantienen las actividades agrícolas adecuadas. Por lo tanto, existe un valor añadido del sector primario como mantenedor del entorno, siempre y cuando las prácticas agrícolas y ganaderas impliquen un uso del suelo respetuoso con los recursos naturales y culturales.

Por otro lado, el Comité de Agricultura y Desarrollo Rural (AGRI) del Parlamento Europeo publica un estudio en el que presenta una visión general del estado de la agricultura urbana y periurbana en la Unión Europea. En el mismo se pone de manifiesto los principales beneficios y oportunidades de la agricultura periurbana, que más allá de la evidente provisión alimentos frescos y saludables, son, entre otros: medioambientales y sociales.

Es por ello que hay que reconocer la trascendencia de la actividad agrícola por sus repercusiones económicas, sociales y paisajísticas, y establecer los condicionantes territoriales para la mejora de la funcionalidad del espacio agrario, a fin de facilitar la gestión orientada a la preservación de los valores y funciones agrícolas, ambientales, paisajísticas, y de conectividad ecológica.

Se trata de algo más que una actividad simplemente económica (y una oportunidad para que la demanda de producto local genere ingresos y oportunidades de empleo para estos entornos). Las funciones medioambientales y sociales que realiza el mundo de lo rural en las áreas periurbanas tienen una mayor relevancia que en el resto del territorio. En estas áreas el suelo agrario actúa como pulmón verde de las urbes; contribuye a conservación de la heterogeneidad de los paisajes, a la creación de fragmentos de hábitats para la biodiversidad, previene la degradación de los suelos y permite la infiltración y el drenaje de los suelos, proveen de “buffers” o zonas tampón alrededor de las ciudades, filtrando y enfriando el aire. Son, en

definitiva, áreas fundamentales en la ordenación territorial, que impiden el crecimiento ilimitado, generan paisaje y humanizan los entornos urbanos.

Es una agricultura con problemas limitativos, pero también con oportunidades, en un espacio heterogéneo y dinámico. Este espacio es fundamentalmente una zona de contacto entre el mundo rural propiamente dicho y el mundo urbano, pero que conserva los rasgos fundamentales del primero a la vez que soporta la atracción del segundo. El distintivo común de los espacios periurbanos es la precariedad territorial, ambiental, social, y el hecho de configurarse en las periferias de las aglomeraciones urbanas. Se trata de espacios rurales con problemáticas limitativas específicas y características que los diferencian de otros espacios rurales, y afectados por graves amenazas en lo referente a su continuidad.

Por el contrario, la agricultura periurbana tiene, en bastantes casos, una peculiaridad que debe aprovechar al máximo: las oportunidades que le ofrece la proximidad de un mercado consumidor, la sensibilidad creciente de los consumidores en aspectos como la calidad y seguridad alimentaria, y la demanda social de nuevas actividades (ocio, formación, educación ambiental, turismo ecológico, etc.) que pueden mejorar la calidad de vida de los ciudadanos del ámbito y contribuir al desarrollo turístico de este territorio. Estas nuevas actividades complementarias permitirían diversificar el riesgo empresarial y mejorar la renta agraria.

Por ello, en el presente Plan se identifican aquellas áreas del ámbito que presenta un mayor interés para su delimitación como áreas prioritarias para el fomento de las actividades agrícolas. conformadas por aquellos suelos de mayor capacidad agrológica, en los que aún se mantiene el uso agrícola, y para los que se propugna el mantenimiento y la mejora de dichas actividades, y de aquellas otras que, compatibles con éstas, aseguren la preservación de los ecosistemas y paisajes agrarios. La concreción de estas áreas se delega en los correspondientes instrumentos de ordenación urbanística.



-  SISTEMA DE ASENTAMIENTOS
-  ÁREAS PRIORITARIAS PARA EL FOMENTO DE LAS ACTIVIDADES AGRÍCOLAS

Las áreas delimitadas son las siguientes:

Casares:

- FAA-01. Genal-Guadiaro.
- FAA-02. EL Tocón y los Molinos.
- FAA-03. Pozo Santo.

Casares-Manilva:

- FAA-04. El Panderón-Vega Bellota.

Manilva:

- FAA-05. La Peñuela.

Estepona:

- FAA-06. Los Moriscos.
- FAA-07. Los Llanos.
- FAA-08. Velerín .

Estepona-Benahavís:

- FAA-09. Llanos de Guadalmansa.

Mijas:

- FAA-10. Entrerriós.
- FAA-11. Los Pilonos.

Los objetivos que se plantea el Plan para estos espacios son los siguientes:

- a) El mantenimiento de su destino primordial, que no es otro que el agropecuario, para seguir cumpliendo una función equilibradora del sistema territorial.

- b) Fomentar el uso de prácticas de producción integrada que minimicen los posibles impactos ambientales y favorezcan la biodiversidad, promocionando programas públicos de agricultura ecológica como práctica agrícola, y de implementación del concepto de economía circular, cerrando ciclo de los residuos orgánicos, agua y nutrientes.
- c) Fomento de otras formas de actividad económica que no deterioren ni entren en incompatibilidad con la adecuada preservación del medio y el hábitat rural y que contribuyan a mantener las explotaciones.
- d) Mantenimiento del paisaje y de elementos singulares de interés ambiental, histórico o cultural. Conservación de muros de piedra, elementos constructivos de interés histórico o antropológico, enclaves reducidos de interés faunístico o botánico, los setos y la vegetación natural en las lindes de las parcelas, así como singularidades paisajísticas tales como peñones, árboles o formaciones vegetales singulares, etc.

Trascendente para el cumplimiento de los objetivos relativos al medio rural es también asegurar su uso pacífico, seguro, libre y general, tanto para personas, como para animales y vehículos de los caminos rurales existentes en el ámbito, que debe considerarse como un elemento estructural de la realidad territorial del ámbito, un valor sociocultural y un activo económico. Por ello, se establece la obligación de que los ayuntamientos identifiquen en su término municipal la red de caminos públicos rurales, y que establezcan las medidas que se consideren necesarias para su protección y puesta en valor, así como para garantizar la accesibilidad territorial a los servicios de emergencia, y su funcionalidad, tanto para los usos agropecuarios de su entorno, como de acceso al medio natural de la población.

Además de establecer determinaciones básicas para las actividades, instalaciones y edificaciones agrarias, incluidas las edificaciones de uso residencial necesarias para el desarrollo de estas actividades, en el Plan se plantean que ciertas instalaciones turístico-recreativas con capacidad de instalarse en el medio rural tienen la consideración de “interés territorial”, por poder coadyuvar al desarrollo sostenible del medio rural en particular, y del ámbito en general. Estas son:

- a) Los equipamientos de uso público vinculados al medio natural, consistentes en actividades destinadas a dotar a la población de esparcimiento y recreo al aire libre, así como aquellos servicios de interés público de carácter asistencial con especiales requerimientos de ubicación, o de carácter educativo o científico ligadas al medio natural.
- b) Centros de turismo rural multifuncionales y los complejos deportivos que requieran gran superficie de suelo, y asociados a marcas o entidades de alto prestigio.
- c) Núcleos zoológicos de primer nivel que alberguen especímenes de fauna silvestre salvaje, exótica o autóctona a los que se refiere la Instrucción de 12 de febrero de 2010 de la Dirección General de Producción Agropecuaria y Ganadera de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía
- d) Instalaciones, que, precisando una gran extensión de suelo para su desarrollo, estén destinados a la sensibilización de la población con la naturaleza, y que pueden integrar instalaciones para la formación y la estancia. También cualquiera otra, de naturaleza recreativo-turística, que resulte incluida en un Proyecto de Interés Autonómico.

En estas instalaciones turísticas-recreativas interés territorial se habilita la compatibilidad para la implantación de alojamientos turísticos en la modalidad rural definidos por la Ley 13/2011, de 23 de diciembre, de Turismo de Andalucía, en los que concurren los principios de uso exclusivo y unidad de explotación.

## 9.5 DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS.

---

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 de los recursos superficiales y subterráneos.

Para ello, y en **relación con los riesgos naturales**, se establece que los instrumentos de ordenación urbanística general deben zonificar el término municipal en función del tipo y peligrosidad del riesgo, y que, en su caso, se establezcan los procedimientos de prevención a adoptar por las actuaciones urbanísticas según las características del medio físico sobre el que se implanten. Y se establece criterios a tener en cuenta cuando se propongan actuaciones de transformación de suelos para usos urbanos y agrícolas en regadío, en coherencia a la entidad que en cada caso tenga la actuación.

**Respecto a los riesgos hídricos** se propone que los instrumentos de ordenación urbanística de carácter general consideren las cuencas de forma integral, analizando las repercusiones del modelo urbano previsto y de las transformaciones de usos propuestas sobre la red de drenaje, estimando los riesgos potenciales y proponiendo las infraestructuras y medidas de prevención y corrección adecuadas para la minimización de los mismos. De igual forma, se propone que 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 ordenación urbanística que correspondan deben recoger las zonas cautelares sometidas a riesgo de inundación definidas en el Plan Territorial, así como los puntos de riesgos de inundación inventariados por la legislación sectorial competente. Y que el suelo incluido en dichas zonas cautelares afecto a áreas delimitadas de transformación de nueva urbanización delimitadas que no se encuentre en situación legal y real de ejecución, o al suelo rústico, tengan la consideración por el instrumento de ordenación urbanística de carácter detallado de sistema general de espacios libres, o en su caso, de suelo rústico preservado por riesgo, no

admitiéndose ningún tipo de cerramientos que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas. Por último, desde el Plan se propone 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 del ámbito**, siendo prioritarias las actuaciones restauración hidrológico-forestal y regeneración de riberas en las cuencas de los ríos y arroyos declarados como Zonas de Especial Conservación.

**En lo referido a la minimización de riesgos por incendios forestales**, se propone que, en el contorno exterior de las zonas forestales arboladas, en una banda de al menos 100 metros, no esté permitida la localización de viviendas u otras edificaciones destinadas a uso público. También que la clasificación de suelo urbanizable colindante a las zonas forestales arboladas deba establecer una banda de al menos 100 metros en la que sólo se permita la calificación de espacios libres, y que las actuaciones urbanísticas establezcan en su diseño y ordenación las medidas destinadas a la prevención, lucha contra incendios y evacuación.

**En cuanto a los riesgos de erosión costera** el Plan coordinará sus propuestas con lo que establezcan las *“Estrategias de protección costera para las provincias de Cádiz, Málaga y Almería considerando los efectos del cambio climático”*, que es una iniciativa conjunta de la Comisión Europea y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a través de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, y cuyo objetivo es aplicar un enfoque integrado, considerando aquellos factores físicos, ambientales e institucionales relacionados con la evolución de la costa y los problemas de erosión y los efectos del cambio climático, para identificar las medidas de protección más apropiadas contra los riesgos costeros.

Con relación a los **riesgos de grandes temporales marinos y tsunamis**, se hace necesario prever que las administraciones públicas competentes establezcan una guía de procedimientos coordinados que permitan la diseminación de alertas y manejo adecuado, asegurando una respuesta rápida y eficiente de las autoridades y la población, con el objetivo de: establecer los mecanismos de coordinación necesarios y aplicables en caso de una emergencia por un gran temporal marino o por tsunami; contribuir al entendimiento del riesgo de tsunami, la preparación y una respuesta

efectiva de la población; y estimar el área de inundación de un "tsunami hipotético" e identificar las zonas de seguridad y las rutas de evacuación a utilizar en caso de grandes temporales marinos o tsunamis.

Respecto a **los riesgos de contaminación de aguas subterráneas**, se establecen medidas a los efectos de proteger el acuífero y las captaciones susceptibles de ser utilizadas para el abastecimiento humano, prohibiéndose cualquier actuación que pueda afectar a la calidad o cantidad de las aguas subterráneas, así como las que pudieran realizarse sin las suficientes garantías para la afección de los recursos hídricos de las zonas destinadas a captación de agua para consumo humano y sus perímetros de protección.

Por último, señalar que también se establecen en el **Plan directrices para proteger los aportes de áridos a la costa**, y para evitar riesgos por deslizamientos y movimientos de masas.

## 9.6 EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS. COMPONENTES ACTUALES Y FUTUROS.

---

Componen la actualidad del sistema de asentamientos los núcleos de población existentes en los distintos municipios del ámbito, configurados por los suelos clasificados por el planeamiento urbanístico general vigente como urbanos, así como por los clasificados como urbanizables, o los suelos rústicos con delimitación de actuación de transformación urbanística de nueva urbanización, que se encuentren en situación legal y real de ejecución.

Se incorporarán al sistema de asentamientos los suelos que alcancen la clasificación de suelo urbano, o que provenientes del suelo rústico común sean objeto de actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización, definidas en el Capítulo III de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, cuando se encuentren en situación legal y real de ejecución en desarrollo del instrumento de ordenación urbanística correspondiente de cada municipio, en cada momento.

**Son objetivos del Plan para el sistema de asentamientos** los siguientes:

1. Consolidar el ámbito 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.
2. Garantizar la cohesión territorial y el reequilibrio del ámbito mediante la distribución equilibrada de los usos, servicios, equipamientos y dotaciones de rango supralocal y favorecer un desarrollo urbano más compacto y diversificado, potenciando la creación de nuevos espacios productivos. Y 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.
3. Puesta en valor del potencial edificado existente, y optimización de este patrimonio edificado como modo de intervención preferente frente a la ocupación de nuevos suelos para el desarrollo de usos urbanos, y acomodar

las densidades y los usos urbanos del suelo buscando el equilibrio territorial, el adecuado servicio de infraestructuras existentes y propuestas, la reducción del impacto de los más relevantes y respetando los espacios de valor natural.

4. recuperación del espacio edificado de las ciudades, el establecimiento de los usos adecuados, la mayor permeabilidad y dotación de servicios, de forma que posibilite la oferta de viviendas y equipamientos, recuperando espacios degradados y la memoria histórica de las ciudades, con la intención última de mejora sustancial de la calidad de vida de los habitantes.
5. Optimización de la capacidad real del planeamiento vigente, impulsar la mejora de las condiciones de calidad de las viviendas, de las edificaciones en general y del entorno urbano, mediante la rehabilitación, la habitabilidad, la accesibilidad, la sostenibilidad ambiental y la eficiencia energética, y contribuir al mantenimiento de la actividad agropecuaria en los terrenos dotados de buena calidad agrológica y capacidad productiva.

**Son determinaciones del Plan para el mantenimiento y ampliación del sistema de asentamientos.**

1. Priorizar la culminación de los desarrollos existentes y las actuaciones de rehabilitación y renovación urbana frente a las nuevas ocupaciones del territorio.
2. Evitar la formación de nuevos núcleos de población mediante la localización de los nuevos desarrollos urbanos colindantes con los suelos urbanos o urbanizables existentes, ordenando la secuencia espacial y la secuencia temporal de los desarrollos urbanísticos para dotarlas de coherencia con las áreas urbanas ya existentes y con la estructura territorial supralocal.
3. Coordinar la planificación de las infraestructuras de comunicación con la de los suelos de nueva transformación al objeto de favorecer el uso del transporte público y la movilidad no motorizada, así como garantizar que el

desarrollo de los suelos de nueva transformación se efectúe de manera acorde con la disponibilidad de las infraestructuras y dotaciones, en especial la disponibilidad de recursos hídricos y la viabilidad energética.

4. Fomentar la implantación de modelos urbanos diversos y eficientes desde el punto de vista del consumo de recursos, de la generación de emisiones y de residuos, y del coste de mantenimiento de sus infraestructuras y servicios, promoviendo tejidos urbanos compactos frente a los dispersos, con la salvedad de la realidad territorial impuesta por los asentamientos residenciales irregulares existentes para los que se pueda habilitar su incorporación al proceso urbanizador.
5. Favorecer la calidad de los tejidos urbanos, mediante la imbricación coherente de usos, actividades y tipologías urbanas, que generen unas estructuras y paisajes urbanos engarzados en la ciudad mediterránea tradicional.
6. Asegurar 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, evitando los continuos urbanizados y la conurbación de municipios mediante corredores libres de edificación y de urbanización entre los distintos núcleos urbanos.
- 7.. Evitar o minimizar cualquier tipo de actuación conducente a la desestabilización de la línea de la costa para evitar agravar los efectos del cambio climático.

#### 9.6.1. LOS ACTIVIDADES Y ÁMBITOS ESTRATÉGICOS PARA LA REGENERACIÓN INTEGRAL DE LA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL.

En relación con el sistema de asentamientos el Plan identifica:

1. Aquellas actividades que se consideran capaces de vehicular las potencialidades del ámbito, ya que se les considera capaces de asumir nuevas funciones estratégicas para relanzar la competitividad del ámbito. Es decir: **usos y actividades estratégicas de interés territorial para contribuir a la diversificación funcional de la Costa del Sol Occidental**

De acuerdo a las tipologías definidas en las estrategias propuestas para el presente Plan de Ordenación del Territorio, se reconoce a los distintos agentes, públicos y privados, la capacidad de promover actuaciones no previstas específicamente por el Plan, o amparadas directamente por el marco normativo, para la ampliación del sistema de asentamientos, siempre y cuando se trate de acciones con gran capacidad de generar rentas y empleo, contribuyan a la viabilidad global de sistema verde territorial y se integren de manera óptima en la morfología del territorio y el paisaje.

En especial se consideran:

- a. Parques tecnológicos y científicos.
  - b. Parques logísticos de escala regional
  - c. Parques empresariales con servicios a las empresas, compartidos y/o con usos mixtos orientados a la mejora de la competitividad.
  - d. Implantaciones de transformación para la cualificación de los sectores tradicionales.
  - e. Centros de formación de escala nacional e internacional.
  - f. Complejos para el fomento de actividades innovadoras, en especial en relación con la salud.
  - g. Complejos turístico-terciarios de excelencia.
  - h. Centros y complejos de investigación pública y privada.
  - i. Espacios económicos de gestión mancomunada para el mundo rural.
- I. Su interés territorial también devendrá de cumplir una serie de condiciones, tales como:
    - Mejoras en relación a los equipamientos, el medio ambiente, el desarrollo económico, la proyección internacional, la cohesión social, y la calidad de vida.
    - Proponer soluciones ambientales satisfactorias a las necesidades de acceso, en función de los flujos previsibles y de provisión de servicios de agua, energía, telecomunicaciones y eliminación de residuos, como también re pecto a las otras variables ambientales reguladas por disposiciones sectoriales de obligado cumplimiento relativas a la prevención de riesgos.

- Cumplir las exigencias de ordenación, arquitectura, materiales, color y complemento de la vegetación que aseguren una más que aceptable integración en la morfología del territorio y el paisaje.
  - Un máximo nivel de calidad en la valoración de, al menos, los siguientes aspectos:
    - Aspectos ambientales: el territorio (localización del desarrollo, la ocupación y uso del suelo); la biodiversidad (conservación de los hábitats y recursos naturales; y áreas verdes dedicadas a la calidad ambiental del ámbito); y la calidad ambiental (control de las variables físicas del ámbito a certificar, el confort térmico, lumínico y acústico y la contaminación lumínica).
    - Aspectos funcionales: la morfología y la organización; el metabolismo; los transportes; y los servicios.
    - Aspectos socioeconómicos: cohesión y contexto (la participación, la gestión local e información, el patrimonio y la inclusión social); las repercusiones en la economía local (impactos y consideraciones relacionadas con el empleo, activos y los negocios previstos o implementados), y la solvencia del promotor.
2. Y de otro lado, **un conjunto de ámbitos que considera idóneos para promover la regeneración integral de la unidad subregional de la Costa del Sol Occidental asociados al Bulevar Metropolitano de la A-7**, arteria a la que se otorga la responsabilidad para impulsar nuevos protocolos de ordenación orientados a la refuncionalización del sector turístico, el equilibrio dotacional y la cohesión social. El objetivo principal de estas propuestas es contribuir a lograr una mejor vertebración de la ciudad lineal que se extiende a lo largo de 75 kilómetros de franja costera, aportando una red de "puntos fuertes" que actúen como elementos referenciales que coadyuven a revertir carencias y corregir disfuncionalidades actuales que debilitan el dinamismo económico de este territorio. Y de otro lado,

**Los principales objetivos de ordenación que se persiguen se resumen en:**

- a) Mejorar los indicadores de competitividad turística que presenta la Costa del Sol Occidental, apostando por reequilibrar el modelo de

alojamiento previsto en el planeamiento urbanístico vigente, reforzando para ello la implantación de ofertas alojativas específicamente turísticas en detrimento de la segunda vivienda vacacional.

- b) Fortalecer el proceso de residencialización permanente desarrollado en la Costa del Sol Occidental en las últimas décadas, implementando una oferta suficiente de servicios complementarios (terciarios, comerciales, actividades generadoras de empleo, equipamientos territoriales tanto públicos como privados, etc.) que reduzcan el monofuncionalismo tan acusado que caracteriza las urbanizaciones turístico-residenciales localizadas en los tramos de litoral que se desarrollan entre los principales centros urbanos. Es decir, se pretende ampliar la población permanente de la Costa del Sol Occidental incrementando su atractivo mediante la implantación de "complementariedades funcionales" ausentes hoy en día, que deben actuar como argumentos clave para inducir la conversión de actual vivienda vacacional en futura vivienda principal.
- c). Identificar espacios destinados a promover la implantación en el territorio de la Costa del Sol Occidental de actuaciones con gran capacidad de generar, en el medio/largo plazo, rentas y empleo, así como de impulsar la formación y consolidación de "clústeres" de actividad económica y facilitar la creación de sinergias entre los sistemas Investigación-Empresa-Administración, y en su desarrollo se adaptaran a las tipologías y usos que se señalan en el apartado dedicado a las Estrategias del Plan.
- d) Mejorar la habitabilidad de los centros urbanos litorales, creando nuevas centralidades vinculadas a puntos de intercambio modal que contemplen la materialización de funciones dotacionales de rango ciudad, usos terciario-comerciales, nuevas actividades económicas de alta cualificación y, en determinados casos, contribuir a su cohesión social ampliando la oferta residencial de vivienda protegida, prácticamente inexistente en la planificación urbanística vigente.
- e) Corregir la "dispersión urbana" existente en la Costa del Sol. Los habitantes de esta conurbación se esparcen por una suerte de ciudad lineal que cuenta con una densidad media inferior a las 15 viviendas/hectárea y un indicador de "expansividad urbana" superior a

los 350 m<sup>2</sup> de suelo/habitante. A este hecho contribuye el hecho de que más del 50% de su trama urbana actual está vinculada a la implantación de complejos inmobiliarios presididos por la presencia de campos de golf, asociación expresiva de las preferencias habitacionales de los nuevos residentes de la Costa del Sol Occidental. Estas unidades morfológicas se desarrollan, básicamente, en los cordones litorales de intermediación de la red de ciudades existentes (el centro urbano germinal de Sabinillas-Bahía de Casares, Estepona, la conurbación San Pedro de Alcántara-Nueva Andalucía-Marbella, y Fuengirola).

En estos tramos del litoral -de fuerte condición turística- se ha ido configurando una "ciudad de grumos" constituida por una variedad de formas construidas sobre un territorio fracturado por las infraestructuras, salpicado por la edificación y fragmentado en sus continuidades geográficas.

Esta periferia turística de baja densidad adolece de atributos específicamente urbanos, luego el criterio básico de ordenación a debe ser inyectar los nutrientes necesarios para proporcionar dosis adecuadas y razonables de masa crítica poblacional diversificada, de accesibilidad intermodal y de acumulación de funciones no residenciales (dotacionales, terciarias, comerciales, etc.) con la finalidad de garantizar el intercambio intenso consustancial a los espacios colectivos de la ciudad. Este tránsito va a precisar del cumplimiento de dos requisitos ineludibles: tiene que ser, a la vez, ciudad y caracterizarse por ser de baja densidad, un nuevo fenómeno territorial que se define por la presencia de la complejidad urbana (funciones no residenciales y equipamiento) en un área extensa y por un uso urbano de dicha área por parte de la ciudadanía.

### Ámbitos prioritarios identificados

Para el desarrollo de estos objetivos el Plan identifica tres tipos de "Ámbitos Prioritarios", todos vinculados al Bulevar Metropolitano de la A-7, en los puntos donde se emplazan los intercambiadores principales. Todos se localizan sobre suelos ya clasificados -en su mayor parte como urbanizables- por lo que el desarrollo de estas iniciativas no induce nuevos consumos de suelo para actividades urbanas, actuando como una estrategia de contención y mitigación de la dispersión territorial que se ha ido conformando en las últimas décadas en este escenario territorial. Con ello, el Plan se posiciona, de manera firme y decidida, por impulsar un cambio de ciclo en la planificación subregional que atienda, preferentemente, a la regeneración, refuncionalización y reprogramación de la situación urbanística existente vehiculando,

al tiempo, las directrices de ordenación sobre el modelo de ciudad compacta, contempladas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Efectivamente, la reconfiguración de la actual autovía A-7 en una vía urbana intermodal singularizada por la incorporación de un medio de transporte público rápido (BRT o Metro Ligero) se constituye, sin duda, en una de las actuaciones de mayor significación y relevancia del modelo territorial propuesto por el Plan. En gran medida, el código genético de la ciudad lineal que desde la década de los 60 del siglo pasado se ha ido conformando en la Costa del Sol Occidental gravita sobre esta infraestructura viaria que, en su devenir histórico, ha ido modificando su formato con el objetivo de incrementar la fluidez, intensidad y velocidad de los flujos de tráfico motorizado que por ella discurren. Para ello, se han desarrollado dos tipos de actuaciones:

- Introducir rondas o variantes (Estepona, Marbella y Fuengirola) al objeto de liberar de su función como vía rápida a las travesías urbanas de la antigua CN-340 que penetraban en las ciudades de mayor jerarquía del sistema de poblamiento de la Costa del Sol.
- Reconfigurar su sección transversal produciendo su metamorfosis desde su origen como carretera convencional hasta la actual autovía, lo cual ha enfatizado el protagonismo de la canalización de flujos rápidos a costa de impedir conectividades transversales que, a medida que el territorio localizado al norte de su trazado se ha ido colmatando con la proliferación -en cierto modo aleatoria y arbitraria- de urbanizaciones turístico-residenciales, resultan incuestionablemente necesarias.

Además, esta lógica configurativa de la ciudad lineal ha ido incrementando, progresivamente, la disfuncionalidad de la infraestructura viaria al alentar la contaminación de los tráficos de largo recorrido -para cuyo flujo estaba en principio ideada- con otros de carácter local -que con el paso de los años se manifiestan especialmente intensos- dada la dependencia que este conjunto de urbanizaciones tiene respecto a los principales núcleos de población, donde se concentra la mayor parte de los servicios, dotaciones y actividades reclamadas por la población vinculada (tanto turística como permanente) a esta aglomeración urbana.

La transformación de la actual A-7 en una avenida territorial de fuerte condición urbana (Bulevar Metropolitano), se constituye en un epifenómeno representativo del cambio de ciclo que se viene reclamando para la ordenación de

esta unidad subregional en claves de sostenibilidad. La metamorfosis pretendida se sustenta en la introducción de un sistema transporte público en plataforma reservada compatible con la presencia de modos no motorizados y del transporte motorizado privado que quedaría recluido, sustancialmente, a los tráficos de conexión interzonal.

Se trata, en definitiva de alterar el carácter y funcionalidad que ha tenido históricamente esta arteria viaria, al objeto de favorecer la vertebración de la "salpicadura territorial" causada por la suburbanización turística del litoral, a través de una gestión eficiente de la movilidad que facilite su reconceptuación como un itinerario cívico principal de la ciudad lineal del litoral de la Costa del Sol Occidental, instrumentando, para ello, un ejercicio de "recosido selectivo" de centralidades y accesibilidades.

Esta estrategia de ordenación debe optimizar el potencial que presenta la actual A-7 como portadora de genes de centralidad, y capaz, por tanto, de desarrollar funciones referenciales que transmitan legibilidad al territorio de la suburbanización, por lo que en su proyecto y diseño, además de su condición arterial multimodal, se ha atendido a su capacidad para crear una red de secuencias urbanas articuladoras donde han de cohabitar actividades dotacionales de diversa escala y significación, alojamientos turísticos que reequilibren el dominio del turismo residencial y servicios terciarios que contribuyan a crear condiciones de proximidad en la organización espacial de estas funciones, de manera que se reduzcan notablemente el volumen de desplazamientos obligatorios que se originan en los tramos litorales de intermediación entre núcleos: un nuevo eje de centralidad donde procurar diversidad funcional, representatividad escénica y legibilidad a un territorio sumido en el anonimato y la monofuncionalidad.

Para resignificar la actual A-7 en el itinerario cívico principal de la ciudad lineal de la Costa del Sol Occidental, además de las medidas específicas destinadas a ampliar la capacidad modal de los flujos distribuidos en este nuevo "Bulevar Metropolitano", el Plan identifica, adecuadamente distribuidos, una "red de centroides urbanos" a lo largo de sus 75 kilómetros de longitud.

La ciudad lineal del litoral de la Costa del Sol Occidental presenta una configuración en la que se van pautando a lo largo de su recorrido:

- Centros urbanos referenciales donde se localizan los principales servicios dotacionales y se concentra la mayoría de la población permanente.

- Tramos litorales de intermediación donde, con distintas intensidades y niveles de colmatación, se van acumulando urbanizaciones turísticas en ambos márgenes de la A-7 que padecen una excesiva monofuncionalidad residencial -aderezada en el territorio localizado entre la A-7 y la AP-7 por la presencia de una amplia oferta de campos de golf- y del monocultivo de la vivienda turística vacacional, excepción hecha de contadas actividades terciarias y comerciales que, de forma aleatoria y descoordinada, se han materializado en sus márgenes al reclamo del efecto escaparate y la óptima accesibilidad garantizada por esta arteria viaria. Estas urbanizaciones (ciudad de grumos) están enlazadas "tangencialmente" a la A-7, que les garantiza la única condición reclamada para su supervivencia: la accesibilidad rodada. Y, claro, la topología de lo urbano no puede estar presidida por la tangencia sino por la interpenetración, por la porosidad proporcionada por la coexistencia (de usos, de actividades, de servicios, de arquitecturas y de personas).

Ante esta diversidad de situaciones territoriales existente en el entorno que gravita sobre la A-7, la respuesta proporcionada por el Plan en la identificación de los Ámbitos Prioritarios -donde materializar la "red de centroides urbanos" antes referenciada- se caracteriza por su adaptación a estas circunstancias diferenciales y, por tanto, su vocación funcional, su significación y su contribución para conseguir un territorio más cohesionado y equilibrado, presenta matices y singularidades en base a las diferentes características del entorno territorial en el que se enclavan. Se distinguen, así, tres tipos de Ámbitos Prioritarios que, no obstante, presentan un objetivo común: singularizar la imagen del territorio a lo largo del trazado del "Bulevar Metropolitano" aprovechando el potencial cualificador que presenta la simbiosis entre movilidad y centralidad.

- a) **Ámbitos prioritarios para la implantación de Equipamientos Metropolitanos de carácter referencial.** Se localizan, bien en vacíos urbanos existentes en los centros urbanos litorales de mayor escala y significación. Holanducía (1), en Nueva Andalucía -Marbella-, Cala de Mijas (3) y La Lagunas-Nuevo Hospital (4), en posiciones relevantes y significativas vinculadas a intercambiadores modales primarios; y La Torrecilla-Ciudad de la Justicia (2), en Marbella.
- b) **Ámbitos prioritarios para nuevas centralidades urbanas.** Se localizan en determinados centros urbanos de la ciudad litoral, aprovechando: (a) la existencia de suelos urbanizables no desarrollados o urbanizados no edificadas (San Luis de Sabinillas (5), Bahía de Casares, (6) El Ciprés (7) y Nueva Andalucía, (8) y (b) ámbitos cuya renta de emplazamiento reclama impulsar procesos de renovación urbana que reviertan la precariedad y

obsolescencia actual y permitan desarrollar las potencialidades aportadas por el nuevo sistema de transporte metropolitano previsto (La Bajadilla, (9) en Marbella). Todas las localizaciones indicativas propuestas presentan una notable carga gravitacional que se ha entendido idónea para promover la conformación de áreas de centralidad urbana donde materializar una oferta conjunta de equipamientos de rango ciudad, actividades terciario-comerciales, funciones generadoras de empleo de alta cualificación, alojamiento turístico, servicios recreativos y de ocio, además de una proporción de vivienda sometida a algún régimen de protección. Se trata, por tanto, de escenarios territoriales aptos para el desarrollo de actuaciones de nueva urbanización orientadas a la regeneración integral de los núcleos donde se implantan, en las que la apuesta por la competitividad urbana no esté reñida con el desarrollo de objetivos complementarios de cohesión territorial y social.

- c) **Ámbitos prioritarios para el reequilibrio del espacio turístico.** En este caso, el Plan apunta a localizaciones significativas para reequilibrar los sectores territoriales turísticos que se han conformado en los tramos litorales de intermediación entre los núcleos de población. En concreto, se han detectado 5 tramos: (a) Punta Chullera-San Luis de Sabinillas, de 5,8 kilómetros de longitud; (b) Casares Costa-Saladavieja, con una longitud de algo más de 4 kilómetros; (c) Estepona Este-Guadalmina con una longitud aproximada de 12 kilómetros; (d) Marbella Este-Cabopino, de 11 kilómetros de longitud y (e) Calahonda-Fuengirola oeste, de 10 kilómetros de extensión. La longitud total de este conjunto de tramos representa el 60% de la extensión longitudinal de la ciudad lineal de la Costa del Sol Occidental, y la superficie media del territorio turístico abastecido por cada tramo litoral es, aproximadamente, de 25 kilómetros cuadrados; es decir, unas 2.500 hectáreas.

El Plan identifica un total de 6 Ámbitos Prioritarios para nuevas centralidades turísticas, distribuidos de la forma que sigue: 2 en el tramo Casares Costa-Guadalobón (Arroyo Vaquero (10) y Guadalobón (11) en Estepona); 3 en el tramo Estepona Este-Guadalmina (Río Padrón (12) Guadalmansa (13) y Saladillo (14) en Estepona), y 1 en el tramo Marbella Este-Cabopino (Río Real, (15) en Marbella), al que hay que añadir la centralidad territorial configurada por el Hospital de la Costa del Sol. En los tramos extremos existen circunstancias que han desaconsejado o impedido la localización de otros Ámbitos Prioritarios, dado el nivel de consolidación edificatoria que presentan las márgenes de la actual A-7, especialmente intensa en el tramo Calahonda-Fuengirola oeste, que discurre en su totalidad por el término municipal de Mijas.

Con este régimen distributivo se pretende crear en los tramos litorales centrales del ámbito (los expresivos de la evolución toponímica de esta subregión de "Costa del Sol a Costa del Golf") una secuencia de centroides turísticos distanciados entre sí, aproximadamente, unos 3-4 kilómetros, certificando la estrategia de aproximación de usos y funciones complementarias al monocultivo alojativo -mayoritariamente residencial- que caracteriza el territorio que gravita sobre el "Bulevar Metropolitano" de la A-7. Estos centroides se conciben como centros integrados de intercambio modal (transporte público más aparcamiento disuasorio), equipamientos de rango supralocal, servicios a la actividad turística y una oferta significativa de alojamiento específicamente turístico, articulados en torno a un espacio público significativo que actúe de "ágora" o punto de encuentro para la población que habita o usa estacionalmente la dispersión -sin forma reconocible- que caracteriza el entorno territorial donde se enclavan.

Se trata, con ello, de conseguir unos niveles adecuados de densidad espacio-visual (concepto anudado al desarrollo de un patrón proyectual donde la disposición edificatoria convoca un uso intenso del espacio público), y de densidad socio-funcional, en puntos selectivamente localizados a lo largo del nuevo "Bulevar Metropolitano" de la A-7 donde la presencia de suelos vacantes de edificación representa una oportunidad, a la que no se debe renunciar, para promover la regeneración integral de la Costa del Sol Occidental mediante actuaciones orientadas a reprogramar, refuncionalizar y reordenar terrenos que cuentan con clasificación urbanística (en su mayor parte urbanizables no desarrollados) otorgada por el planeamiento general vigente.

El objetivo de ordenación que se persigue es conformar "complejos edificatorios integrales" capaces de generar nuevas imágenes representativas, caracterizados por una concentración de usos diversos que, además de reequilibrar funcionalmente el monocultivo turístico-residencial dominante en estas zonas del territorio de la aglomeración costasoleña, refuercen el proceso de residencialización permanente que marcan las tendencias analizadas en las dos últimas décadas, al mejorar sustancialmente los indicadores de habitabilidad existentes hoy día, garantizando la presencia de funciones complementarias a la residencia en posiciones razonablemente próximas, reduciendo la necesidad de desplazamientos cotidianos obligatorios en transporte motorizado privado y fomentando el uso del transporte público en los desplazamientos de largo recorrido a lo largo de la ciudad lineal del litoral de la Costa del Sol Occidental.

De los 12 Ámbitos Prioritarios vinculados al "Bulevar Metropolitano" en el que propone configurar de la A-7, 4 (Bahía de Casares, Estepona, Bajadilla y Cala de Mijas) se localizan en suelos vacantes -urbanos y urbanizables- pertenecientes al sistema de asentamientos. Los 8 restantes (San Luis de Sabinillas, Arroyo Vaquero, Río Padrón, Guadalmansa, Saladillo, San Pedro de Alcántara, Holanducía y Río Real) se encuentran ubicados sobre suelos urbanizables excluidos del sistema de asentamientos, si bien 4 de ellos cuentan, en la actualidad, con su ordenación pormenorizada aprobada definitivamente.

La identificación en estos suelos de Ámbitos Prioritarios no comporta un replanteamiento general de los presupuestos urbanísticos contemplados en el planeamiento vigente. Una parte sustantiva de las actuales condiciones de desarrollo de estos sectores de planeamiento serían compatibles con la condición estratégica conferida a ellos por el Plan. Se trataría de alterar puntualmente el régimen de usos actual -al objeto de incorporar formas de alojamiento turístico en detrimento de la vivienda vacacional e incrementar la oferta de actividades complementarias terciario-comerciales y equipamientos privados- y habilitar, mediante cambios selectivos de la ordenación pormenorizada, parcelas localizadas en proximidad a los puntos de intercambio modal del "Bulevar Metropolitano" que gocen de la calificación urbanística precisa para poder desarrollar los centros integrados antes expuestos. Con ello, el Plan apuesta por explorar fórmulas instrumentales que cualifiquen la situación urbanística actual de estos suelos -mediante la redefinición de sus parámetros urbanísticos y de las condiciones de ordenación pormenorizada vigentes- facilitando la integración pacífica de las singularidades -funcionales, paisajísticas y arquitectónicas- inherentes a la "red de centroides" propuesta.

#### 9.6.2. LA ORDENACIÓN DE LOS USOS AL INTERIOR DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS. OBJETIVOS Y CRITERIOS TERRITORIALES.

De acuerdo con los Retos y Estrategias establecidas, el Plan de Ordenación del Territorio se plantea en materia de ordenación de los usos urbanos los siguientes objetivos:

- a. Adecuar el crecimiento a las necesidades socioeconómicas procurando reducir las demandas de movilidad urbana.
- b. Fomento de un modelo de usos mixto: usos de actividades económicas y residenciales integrados espacialmente, evitando una indeseable especialización funcional por zonas y ámbitos urbanos.

- c. Procurar la diversificación y cualificación de los suelos urbanos, y la implantación de equipamientos y dotaciones que mejoren la competitividad del territorio.
- d. Propiciar un crecimiento ordenado de las actividades productivas y turísticas, y contribuir a su ordenación y diversificación.
- e. Contribuir a la satisfacción de la demanda de vivienda protegida en el ámbito y a su distribución equilibrada en el territorio, teniendo en cuenta la singularidad de cada municipio, la proximidad a los centros de trabajo y a las infraestructuras de transporte y movilidad.

Estos objetivos se plasman en una serie de determinaciones para los instrumentos de ordenación urbanística municipal, tanto para la ordenación de los nuevos crecimientos como para la de la ciudad existente.

En las determinaciones generales para la ordenación de los nuevos crecimientos se establecen una serie de criterios a los que debe responder el planeamiento general municipal, tales como: la necesidad de 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, e integrándolos en la ordenación; la necesidad de analizar la impronta de los crecimientos en el paisaje y en especial su percepción desde los puntos y/o elementos de mayor frecuentación; la necesaria coherencia y continuidad del sistema viario y de los espacios libres entre municipios colindantes: o la preferencia de ubicación de equipamientos y dotaciones y, en general, a los usos de interés económico y social, en los suelos con mejores condiciones de accesibilidad.

A ellos se añaden criterios de sostenibilidad ambiental que deben ser tenidos en cuenta, relativos a la mejora en la gestión del ciclo del agua; a la gestión de los residuos urbanos con criterios de reducción, reutilización, reciclado y depósito en condiciones seguras; a la mejora de la calidad del aire mediante la reducción del tráfico motorizado; a 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; a 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 del ámbito; o a la minimización de la contaminación lumínica, fomentando la eficiencia lumínica y energética del alumbrado público.

Y criterios ambientales y de integración paisajística que, entre otras cosas, garanticen que en la ejecución de las actuaciones urbanísticas que den frente a cursos y láminas de agua, de forma preferente, los sistemas de espacios libres se ubiquen entre los mismos y el espacio edificado, procurando potenciar el valor paisajístico de los espacios de agua. Asimismo, se procurará, en su caso, restituir la continuidad de los cauces naturales interceptados. En el territorio de la Costa del Sol Occidental también se ha considerado especialmente necesario establecer criterios para la más adecuada integración paisajística de las actuaciones urbanísticas en laderas, a los efectos de evitar el extendido fenómeno de los grandes desmontes, que tanto alteran el paisaje. Esto conlleva, incluso, a proponer determinadas limitaciones para llevar a cabo nuevas transformaciones urbanísticas regladas en terrenos que tengan una pendiente media superior al cincuenta por ciento, salvo en los casos que las actuaciones propuestas respondan a necesidades del crecimiento natural de los núcleos urbanos históricos.

Para cada uno de los usos característicos definidos (residencial, industrial y terciario) también se establecen, con carácter de directriz, una serie de criterios específicos que los instrumentos de ordenación urbanística detallada deben contemplar para la ordenación de los nuevos crecimientos.

Para los suelos de uso residencial son criterios preferentes: procurar el máximo aprovechamiento de las infraestructuras y equipamientos existentes; 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; 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; 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, dando respuesta a las demandas globales del ámbito con una distribución acorde a las necesidades de cada municipio; 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; en las zonas de baja densidad se reservará porcentaje suficiente de la edificabilidad para la implantación de actividades económicas complementarias que coadyuven a la diversidad funcional de las áreas residenciales, tales como comercio al por menor, oficinas, equipamientos privados, etc.

Para los suelos de uso industrial, se demanda que se efectúe una previsión expresa de las necesidades de suelo para actividades industriales y logísticas del ámbito, valorando el 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, así como se valorar las necesidades de traslado progresivo de aquellas 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.

Para los suelos de uso terciario se establece la necesidad de que se califiquen de manera expresa y diferenciada por tipologías, localizándose con criterios de proximidad a las zonas residenciales, integración en las tramas urbanas existentes, y de sinergia con las centralidades de la red actual de asentamientos, evitando la saturación del viario, y priorizando el acceso peatonal, el transporte no motorizado y la conexión con el transporte público de gran capacidad.

En lo que respecta a la ciudad existente, las determinaciones se dirigen, principalmente, a priorizar la compleción de la estructura urbana consolidada con actuaciones de rehabilitación y cualificación de espacios degradados, al fomento de la implantación de vivienda a precio asequible, a la ubicación de equipamientos y dotaciones que contribuyan a la integración social, y al fomento de las actividades económicas.

Una especial referencia es necesaria hacia las áreas con tejidos urbanos afectados por problemáticas sociales y urbanísticas, mediante la aplicación de estrategias de actuación integral para su regeneración, que contemplen no sólo la mejora del entorno urbano y la resolución del problema de la vivienda, sino que se desarrollen acciones concretas en materia de educación, servicios sociales, sanidad, empleo, seguridad, mantenimiento de la actividad económica y participación pública. Todo ello en coherencia con la “Estrategia Regional para la Cohesión Social e Inclusión Social. Intervención en zonas desfavorecidas de Andalucía” (ERACIS), y con los estudios realizados en su día por el Centro de Estudios Andaluces sobre “Vulnerabilidad del tejido social de los barrios desfavorecidos de Andalucía. Análisis y potencialidades”. Se consideran prioritarias las intervenciones en: Barriada Las Albarizas (Marbella), Carretera de Mijas, Pueblo López y Las Rampas (Fuengirola), y el ámbito delimitado por la Avenida de Andalucía y las calles Caridad y Portada (Estepona).

## 9.7. LOS SISTEMAS DE COHESIÓN Y ARTICULACIÓN TERRITORIAL.

Los sistemas que cohesionan y articulan el territorio de la Costa el Sol Occidental son los siguientes:

- a. El sistema de movilidad y transportes.
- b. El sistema de espacios libres públicos de nivel territorial.
- c. El sistema de equipamientos subregionales.

### 9.7.1. EL SISTEMA DE MOVILIDAD 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.

Son objetivos del Plan para el sistema de movilidad y transportes los siguientes:

- a. Mejorar la accesibilidad entre la Costa del Sol Occidental y los territorios limítrofes, el resto de Andalucía y la Península, tanto mediante la mejora del uso y gestión de la red viaria como, en el marco de las previsiones del Ministerio de Transportes, la mejora y extensión de la red ferroviaria de cercanías y la introducción de modos ferroviarios de altas prestaciones.
- b. Articular plenamente el territorio de la Costa del Sol Occidental, internamente y con el exterior, a través del sistema intermodal de transportes, e impulsar la vertebración interna del ámbito, propiciando la mejora de las comunicaciones entre los municipios del interior con el litoral.
- c. Fomentar la integración de los diversos modos de desplazamiento y transporte, potenciando el transporte público como medio de conexión entre los núcleos de población y como canalizador de la movilidad interurbana.
- d. Minimizar el impacto sobre el medio ambiente que producirían las infraestructuras de comunicaciones y transportes, tanto durante su construcción como durante su explotación.

- e. Propiciar la movilidad territorial de todos los habitantes del ámbito, mejorando las condiciones de acceso al transporte público de viajeros para aumentar sustancialmente su participación en los flujos de transporte de pasajeros, y potenciando los medios no motorizados.
- f. Favorecer la accesibilidad a las dotaciones y equipamientos públicos y a las zonas de especial reserva para la localización de actividades.
- g. 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.
- h. Favorecer la planificación y gestión conjunta del transporte urbano e interurbano, procurando la integración y complementariedad entre los distintos modos de transportes.
- i. Mejorar la calidad atmosférica y acústica para acompañarlos a los valores compatibles con la mejora en las condiciones de vida.

El desarrollo de estos objetivos, así como la concreción de las propuestas, se realizará en el marco de la estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible 2030.

Asimismo, se integrará y armonizará en el Plan la planificación en materia de movilidad y transportes que desarrolle el Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad de Andalucía (PITMA 2030), aprobado por Decreto 540/2022, de 2 de noviembre.

El sistema de movilidad y transportes de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga se compone por las redes y nodos que se describen a continuación.

## A. LA RED VIARIA.

Compuesta por el conjunto de vías que permiten su articulación en las redes de carreteras nacional, autonómica y comarcal, la vertebración entre las distintas áreas que la forman y la conexión entre los diversos núcleos urbanos y de actividad.

Los objetivos del Plan para la red viaria son los siguientes:

- a. Mejorar la conexión viaria de la Costa del Sol Occidental con el exterior; así como garantizar unas condiciones de accesibilidad al conjunto del territorio del ámbito 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, específicamente mejorando la articulación entre los municipios del interior con el litoral.
- c. Especializar los itinerarios y trazados de acuerdo con las distintas demandas de movilidad regional, subregional, interurbana del ámbito 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, así como con el Aeropuerto 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 del ámbito, 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. Procurar que la planificación y ejecución de la red viaria minimice el impacto en las zonas de valor natural, ambiental y ecológico del ámbito, así como sobre el paisaje, aprovechando al máximo las infraestructuras ya existentes.

Se compone la red viaria propuesta por el Plan por los siguientes elementos o itinerarios:

- Con funciones principales de conexión exterior:
  - AP-7. Principal itinerario de conexión con el resto de la Andalucía y la Península.  
  
Se propone propiciar, en el marco de las previsiones del Ministerio de Transportes, la liberación del actual peaje en todo el ámbito de la Costa del Sol Occidental, al menos para los residentes, así como dotarla de mayor permeabilidad mediante la construcción de nuevos puntos de salida o bien mediante vías intermedias paralelas, que canalicen los flujos desde las salidas existentes. Se proponen 7 nuevos enlaces: Casares, Benahavís, Istán, Hospital de la Costa del Sol, Elviria, Cala de Mijas y Las Lagunas.
  - A-397, de conexión con Ronda y las provincias de Cádiz y Sevilla; y A-355, de conexión con A-357 en Valle del Guadalhorce (Casapalma).  
  
Para ambas se proponen actuaciones de mejora o ampliación de su capacidad, adaptándose a su paso por zonas consolidadas para procurar su mejor integración con el entorno urbano.
- Con funciones principales de conexión intercomarcal:
  - A-387. De Fuengirola a Alhaurín el Grande (Aglomeración urbana de Málaga)
  - A-368. De Mijas a Torremolinos por Benalmádena (Aglomeración urbana de Málaga).  
  
Se proponen mejoras de la funcionalidad, y de las condiciones de tráfico y servicio.
  - A-377, de Manilva a Gaucín (Serranía de Ronda); y MA-8301, de Estepona a Jubrique (Serranía de Ronda).  
  
Para ambas se proponen mejoras de las condiciones de servicio, con previsión de espacios para modos no motorizados e instalación de miradores paisajísticos permitan la visión de los puntos notables del paisaje.

- A-7053. De Fuengirola a Alhaurín el Grande (Aglomeración Urbana de Málaga).  
  
Se proponen para ella mejoras de la funcionalidad, condiciones de tráfico y servicio.
- MA-8302. Acceso a Genalguacil desde MA-8031.
- Con funciones de Bulevar Metropolitano: A-7.  
  
Se propone la Conversión en "Bulevar Metropolitano" de la A-7, de configuración multimodal y diseño urbano, y con la introducción de una plataforma reservada capaz de albergar un sistema de transporte público colectivo interurbano de alta capacidad y frecuencia.
- Con funciones principales de conexión de municipios interiores con la costa:
  - A-7103, acceso a Ojén desde la A-355.
  - A-7176, acceso a Istán desde la A-7
  - A-7175, acceso a Benahavís desde la A-7
  - A-7150, acceso a Casares desde la A-377
  - MA-8300, acceso a Casares desde la A-7.
  - CA-8200, San Pablo de Buceite-San Martín del Tesorillo.

Para todas ellas se proponen mejoras de las condiciones de servicio, previsión de espacios para modos no motorizados e instalación de miradores paisajísticos permitan la visión de los puntos notables del paisaje.

Las conexiones interiores se complementan con una serie de caminos municipales para los que también se proponen mejoras de la funcionalidad, condiciones de tráfico y servicio:

- SM/1. Viario de acceso al Complejo Medio Ambiental de la Costa del Sol Occidental desde la A-7 y la MA-8300
- SM/2. Viario de conexión Istán-Monda.
- SM/3. Variante de San Martín de Tesorillo (sólo en una pequeña parte dentro del ámbito).

- Con funciones de conectores de la AP-7 y el Bulevar Metropolitano:

Conectores existentes:

- A-377 desde Manilva (núcleo principal) a San Luis de Sabinilla
- A-7175 en Guadalmina.
- A-1397. San Pedro de Alcántara-Guadaiza.
- A-7176. Marbella-El Ancón
- Acceso a Calahonda.
- A-7053 nuevo enlace propuesto de la AP-7 a Fuengirola (Las Lagunas).

Nuevos conectores propuestos AP-7 y el Bulevar Metropolitano:

- Hospital de la Costa del Sol Occidental
- Elviria
- Cala de Mijas.

- Otras vías: MA-5300, de la A-355 a Juanar (Ojén).

Para la AP-7 en el tramo Marbella-Estepona, la A-377, y la MA-8301, y de acuerdo con las determinaciones del Plan Director de Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía, se propone la revegetación de márgenes y taludes.

## **B. LA RED FERROVIARIA.**

Son objetivos del Plan para la red ferroviaria los siguientes:

- a. La mejora de la red de cercanías, y su extensión a todos los municipios litorales del ámbito
- b. Favorecer la complementariedad de la red ferroviaria el resto de los modos de transporte, incrementando la participación del ferrocarril en el reparto modal, potenciando su integración urbana y su relación con otros medios de transporte urbano e interurbano, favoreciendo la creación de nuevos nodos de centralidad del sistema urbano.
- c. La articulación de la Costa del Sol Occidental con el Corredor Mediterráneo Europeo y la red ferroviaria de Alta Velocidad a través de la capital provincial.

En base a estos objetivos, la red ferroviaria quedaría constituida, de un lado, por la actual línea de cercanía C-I que une Fuengirola con Málaga, así como por la alternativa por la que definitivamente se opte por parte del Ministerio de Transportes para conectar por tren los municipios litorales del ámbito con Fuengirola. Y de otro lado, por la extensión de la Alta Velocidad ferroviaria desde Málaga capital a la Costa del Sol Occidental, en el marco de las previsiones del Ministerio de Transportes.

### C. LOS NODOS DE TRANSPORTE E INTERCAMBIADORES.

Destinados a favorecer la intermodalidad del sistema de movilidad y transportes. 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. Los nodos de transporte identificados son considerados de interés territorial para la ubicación de equipamientos territoriales y usos urbanos que precisen especiales condiciones de accesibilidad mediante transporte público; Y 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.

Se distinguen:

- De Primer Orden, sobre la extensión de la línea de cercanía C-I.

Son existentes los cuatro existentes en Fuengirola:

- (1) Carvajal.
- (2) Torreblanca.
- (3) Los Boliches.
- (4) La Estación término de Fuengirola.

En principio, y a concretar con mayor exactitud una vez definida de forma definitiva la alternativa de conexión de los municipios litorales del ámbito con Fuengirola, se proponen 13 nuevos:

- (5) Las Laguna-Nuevo Hospital.
- (6) Cala de Mijas.

- (7) Cabopino.
- (8) Elviria.
- (9) Hospital de la Costa del Sol.
- (10) Marbella-La Bajadilla.
- (11) Palacio de Congresos de Marbella.
- (12) Holanducía.
- (13) San Pedro de Alcántara.
- (14) Guadalmina.
- (15) Guadalmanza.
- (16) Arroyo del Padrón.
- (17) Palacio de Congresos de Estepona.

- De Segundo Orden, asociados al Bulevar Metropolitano. Se proponen:

- (1) Castillo de Fuengirola; (2) El Faro; (3) Torrenueva; (4) Calahonda; (5) La Reserva; (6) Las Chapas; (7) Río Real; (8) Camino de Pescadores; (9) Marbella-Centro Histórico; (10) Belón Luna; (11) Nagüeles; (12) Mezquita; (13) Saladillo; (14) Arroyo de La Cala; (15) El Velerín; (16) Avda. España-Avda. Andalucía; (17) San Lorenzo-Juan Carlos I; (18) Puerto de Estepona; (19) Las Camelias; (20) La Gaspara; (21) Arroyo Vaquero; (22) Buenas Noches; (23) Bahía de Casares; y (24) San Luis de Sabinillas.

### D. EL SISTEMA PORTUARIO.

Los siete puertos enclavados en el ámbito del Plan son de carácter autonómico, y su marco normativo en cuanto a planificación es el Plan Director de Puertos de Andalucía que establece diversos segmentos de costa, estando todos en el denominado Arco Mediterráneo, 6 de ellos en el segmento Estepona-Benalmádena (Estepona, José Banús, Marbella, Marbella-Bajadilla, Cabopino y Fuengirola), y el más occidental, La Duquesa, en el segmento La Línea de la Concepción – Estepona.

Los puertos de Fuengirola, Marbella-Bajadilla y Estepona, son de gestión autonómica, y tienen actividad pesquera y náutico-recreativa, mientras que son de actividad exclusivamente deportiva los de La Duquesa (Manilva), Cabopino, Marbella y José Banús (los tres en Marbella), siendo los 4 de gestión concesionada.

Si bien ninguno de ellos soporta tráfico marítimo regular de pasajeros, el PITMA 2030, establece entre sus medidas el fomento de la movilidad regional sostenible, donde se propone el aumento del transporte de pasajeros entre los puertos gestionados directamente por la Comunidad Autónoma, que de concretarse podrían completar el sistema de movilidad interno del ámbito.

Las actuaciones de mejora y, en su caso, de ampliación de los puertos existentes se llevarían a cabo en el marco de la legislación específica de aplicación. El Plan incorpora las propuestas de ampliación de Puerto Banús y del Puerto de La Bajadilla, en Marbella, y de Fuengirola, así como la propuesta de posible puerto de abrigo de embarcaciones pesqueras en Manilva.

## **E. LOS BICICARRILES DE INTERÉS TERRITORIAL.**

Itinerarios acondicionados para el uso peatonal y ciclista que tienen como objetivos:

- a) Aumentar sustancialmente la participación de los modos no motorizados en la movilidad interurbana de la Costa del Sol Occidental.
- b) Articular la Costa del Sol Occidental con la cicloruta europea EuroVelo 8 - Mediterráneo, y con las redes autonómica y la red metropolitana de Málaga establecidas en el Plan Andaluz de la Bicicleta
- c) Conectar mediante modos no motorizados los núcleos urbanos con los espacios naturales relevantes del ámbito.

Se propone que se disponga sobre ellos señalización y balizamiento que aseguren la seguridad, proporcionen una identidad uniforme, e indiquen destinos y distancias a éstos. También paneles de la red ciclista completa, con actuaciones de mejora del confort para la circulación, zonas de parada y descanso. Y en la medida de lo posible que estén jalonados por árboles caducifolios que permitan su beneficio en todas las situaciones extremas climáticas.

Se consideran bicicarriles de interés territorial, los senderos recreativos coincidentes con las Puertas Verdes de Marbella-Ronda y Estepona (SR1 y SR2), la Gran Senda de Málaga (SR3 al SR8), la Senda Litoral (SRLT) y la plataforma para carril bici propuesta en la conversión en Bulevar Metropolitano de la A7.

## **9.7.2. EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS DE NIVEL TERRITORIAL.**

Constituyen el sistema de espacios libres públicos de nivel territorial los Parques Subregionales, que atienden al conjunto del ámbito de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga. Y complementan el sistema de espacios libres públicos de nivel territorial, las zonas de uso público de los espacios específicamente protegidos por sus valores ambientales. Es decir: los de los Espacios Naturales Protegidos, los de los Espacios Protegidos Red Natura 2000, y los de los Montes Públicos.

Con el sistema de espacios libres propuesto se pretende conseguir los siguientes objetivos:

- a) Contribuir a la organización, estructura y articulación de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga, permitiendo la relación entre las áreas urbanas, los suelos de protección y los elementos más relevantes del ámbito.
- b) Disminuir la presión sobre los espacios con valores naturales y mayor fragilidad ambiental.
- 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 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 locales y la totalidad de la Costa del Sol Occidental.
- f) Articular las áreas urbanas con el espacio rural y con los espacios naturales de la sierra.
- g) Propiciar el mantenimiento del carácter natural y el uso público de los espacios litorales no asociados a procesos urbanísticos

- i) Conservar los itinerarios de interés, fomentando su uso público y su integración en la red de espacios libres. Así como, crear otros itinerarios que sirvan para valorizar elementos naturales o de dominio público lineales y relacionar entre sí a los espacios que constituyen el sistema.
- j) Dotar de vegetación autóctona de Andalucía, con alta capacidad secuestradora de CO2 y bajo consumo de agua, minimizando las emisiones de GEI asociadas, a todo el sistema de espacios libres públicos de nivel territorial, así como las nuevas zonas verdes que se creen por aplicación de los planes urbanísticos y la remodelación de las ya existentes

Con relación a los Parques Subregionales, a parte de los parques ya existentes, y que por sus características este Plan Territorial considera que tienen vocación subregional, Los Pedregales y Nagüeles, así como el previsto en el PGOU de Mijas, sobre el río Fuengirola, se señalan una serie de ámbitos considerados adecuados para que el planeamiento general municipal delimite espacios libres públicos, con dimensión y vocación supralocal (superficie aproximada de 20 has)

Ello supone un total propuesto de seis Parques Subregionales, los siguientes:

- PS.1. Los Pedregales (Estepona) Situado en las primeras estribaciones de Sierra Bermeja. En su ámbito se encuentra la Ermita de San Isidro Labrador, y dispone de servicios para usos recreativos y aparcamientos, así como toda una red de caminos interiores. Tiene una superficie aproximada de 30 hectáreas.
- PS.2. Nagüeles (Marbella). Constituye un parque de pinos mediterráneos situado al sur del espacio protegido ZEC Sierra Blanca. En su ámbito dispone de un albergue juvenil y está dotado de servicios para usos recreativos y aparcamientos para visitantes. En el mismo se localiza la Ermita de San Bernabé, el patrón de Marbella.
- PS.3. Guadalmina (Estepona), propuesto en suelos rústicos preservados por el planeamiento urbanístico situados en el extremo oriental del término municipal, que ocupan una franja de suelo de latitud media 250 metros situada entre la carretera A-1775 y el río Guadalmina, en el límite con el término municipal de Marbella.
- PS.4. Guadaiza (Marbella), Ligado al río del mismo nombre, se propone en zonas afectadas por riesgos de inundación.

- PS.5. Elviria (Marbella): Propuesto en zona afectada por riesgos de inundación y soporte de masas vegetales relevantes.
- PS.6. El Ahogadero (Mijas). Tiene una superficie aproximada de 35 hectáreas, situado en el entorno del río Fuengirola, está calificado como sistema general por el planeamiento urbanístico municipal vigente.

Se ha procurado una distribución equilibrada, identificando ámbitos que en la actualidad no forman parte del sistema de asentamientos y, además, son, en su mayor parte, suelos afectados por riesgo de inundación. La obtención de los suelos, el diseño y ejecución de estos “Parques Subregionales”, una vez delimitados específicamente por los instrumentos de ordenación urbanística, o por los instrumentos de desarrollo de la planificación territorial, corresponderá a la administración autonómica.

En el diseño de estos parques debe procurarse una distribución equilibrada de usos, el fomento del uso público y la implantación de actividades de ocio, la protección de las características del territorio y la conservación del patrimonio cultural. Se pretende que la implantación de redes de urbanización se limite 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, y se realice en coherencia con los recursos naturales presentes en cada área, valorando los recursos hídricos, forestales o de cualquier naturaleza, en cada caso.

### 9.7.3. EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS SUBREGIONALES.

Constituido por aquellos equipamientos que el Plan que tienen un carácter singular o capacidad para acoger servicios de utilización por la población de más de un municipio. Son objetivos del Plan en relación al sistema de equipamientos de carácter subregional de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga los siguientes:

- a. Mejorar los niveles de competitividad de la Costa del Sol Occidental 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.
- b. Mejorar las dotaciones de carácter supramunicipal ubicándolas al servicio general de los ciudadanos del ámbito.

- c. Propiciar la implantación equilibrada de equipamientos especializados, evitando la excesiva concentración.
- d. Ubicar los nuevos equipamientos de carácter subregional en las mejores condiciones de accesibilidad desde el transporte público.
- e. Contribuir a la cohesión y articulación del territorio mediante la jerarquización y organización del sistema desde el nivel local al subregional, conectados mediante las infraestructuras de movilidad.

Además de reconocer los existentes, y como se ha dicho en la descripción del Sistema de Asentamientos, en el Plan se proponen Ámbitos para localización preferente de Equipamientos Subregionales, en concreto en Huelva (1) en Nueva Andalucía y La Torresilla-Ciudad de la Justicia (2), ambos en Marbella, Cala de Mijas (3), Las Laguna-Nuevo Hospital (4), en Mijas), que se encuentran vinculados a intercambiadores modales de primer orden.

Los equipamientos existentes en el ámbito, identificados en el Plano de Ordenación, que, por su singularidad o capacidad de servicio tienen un carácter subregional, son los siguientes:

- (1) Hipódromo de la Costa del Sol.
- (2) Complejo Deportivo Las Lagunas.
- (3) Complejo Deportivo Elola.
- (4) Estación de Autobuses de Fuengirola.
- (5) Palacio de Justicia de Fuengirola
- (6) Hospital de la Costa del Sol Occidental.
- (7) Andalucía LAB.
- (8) Palacio de Exposiciones y Congresos de Marbella.
- (9) Auditorio de Marbella. La Cantera.
- (10) Sede de la Mancomunidad de municipios de la Costa del Sol Occidental.
- (11) Estación de Autobuses de Marbella.
- (12) Complejo Deportivo Serrano Lima (Marbella).
- (13) Equipamiento medioambiental San Pedro de Alcántara.
- (14) Palacio de Deportes de San Pedro de Alcántara.
- (15) Complejo Deportivo Guadaiza (San Pedro de Alcántara).
- (16) Palacio de Exposiciones y Congresos de Estepona.
- (17) Escuela de Arte ecuestre de la Costa del Sol.
- (18) Estación de Autobuses de Estepona.
- (19) Hospital de Alta Resolución de Estepona.
- (20) Complejo medioambiental de la Costa del Sol Occidental.



## 9.8. DIRECTRICES Y CRITERIOS PARA EL DESARROLLO DE LOS ESPACIOS Y REDES PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE.

---

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) Coadyuvar a conseguir el buen estado y la adecuada protección de las masas de agua, la satisfacción de las demandas de agua y el equilibrio y armonización del desarrollo general y sectorial del ámbito del Plan, y ello de acuerdo a las previsiones del ciclo de planificación hidrológica vigente en cada momento para la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas.
- c) 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.
- d) 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.
- e) Priorizar la implantación y desarrollo de redes principales de gas natural en los municipios del ámbito, y potenciar las fuentes de energía de origen solar.
- f) Extender las redes de telecomunicaciones de nueva generación a todos los municipios.
- g) Promover y valorar en la contratación de proyectos y obras los aspectos medioambientales, el diseño y la utilización de materiales ecológicos, así como aspectos como su durabilidad, impacto y comportamiento medioambiental y facilidad de reciclado y reutilización.

- h) Tratar los residuos en las instalaciones adecuadas más próximas, optimizando el uso de las infraestructuras, equipamientos y servicios existentes.

Y desarrollarse en coherencia con el principio de desarrollo sostenible, y concretamente con los siguientes aspectos:

- a) Sostenibilidad ambiental: diseño de las infraestructuras respetuoso con los valores naturales y paisajísticos, y adaptación progresiva de sus procesos a la evolución de las exigencias de calidad ambiental, uso eficiente de los recursos, minimización de su consumo y reducción de residuos en origen.
- b) Sostenibilidad social: garantía de la cobertura de las necesidades de infraestructura de los ciudadanos en condiciones asequibles para los mismos.
- c) Sostenibilidad económica: organización de los sistemas de infraestructuras de tal manera que puedan sostenerse económicamente por sí mismos, contribuyendo a la vez al desarrollo de la economía regional.

### 9.8.1. LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS QUE CONSTITUYEN EL CICLO DEL AGUA.

De acuerdo con el vigente Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, por el Plan se proponen los siguientes criterios de actuación:

- 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.

- c. Asegurar la calidad de las aguas de suministro municipal en áreas urbanas consolidadas y para los suelos urbanizables 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.

Las propuestas concretas responderán a las previsiones del Plan Hidrológico vigente y a la Revisión en tramitación (Tercer ciclo 2021-2027), tanto en las medidas para la satisfacción de las demandas de recursos hídricos como en las medidas para garantizar el saneamiento y depuración de aguas residuales y para la reutilización de las aguas depuradas.

Con relación a las infraestructuras de abastecimiento se consideran prioritarias:

- En una primera etapa: la mejora de la interconexión de los Sistemas Campo de Gibraltar y Costa del Sol, y la regulación de caudales del río Guadiaro. (Presa de Gibrálmédina).

- Y en una segunda etapa (2027, aproximadamente): Desalación en la Costa del Sol. Desaladora de Mijas- Fuengirola, la remodelación y puesta en servicio de la desaladora de Marbella (eficiencia energética), y el incremento de regulación de la cuenca del río Verde y adyacentes (recrecimiento de la presa de La Concepción)

Y para las infraestructuras relacionadas con el saneamiento y la depuración:

- Ampliación y mejora de las EDAR de Casares y de Istán.
- Las actuaciones necesarias para adecuar a las necesidades actuales el colector general existente a lo largo de los municipios afectados (Torremolinos, Benalmádena, Mijas, Fuengirola, Marbella, Estepona, Ojén, Istán, Benahavís, Manilva y Casares), trasladándolo en su caso a una nueva ubicación que cumpla con la normativa vigente.

## 9.8.2. LAS INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS.

Son objetivos del Plan, alineados con la Estrategia Energética de Andalucía 2020, aprobada en Consejo de Gobierno en octubre de 2015, y de las Directrices Energéticas de Andalucía. Horizonte 2030, así como de la recientemente aprobada Estrategia Energética de Andalucía 2030, los siguientes:

- a. Contribuir a la adecuada implantación de las infraestructuras energéticas en el territorio de acuerdo a la nueva cultura de la energía basada en un modelo bajo en carbono, suficiente, inteligente y de calidad, en línea con las directrices europeas.
- b. Impulsar el aprovechamiento de las energías renovables en particular y de todas aquellas medidas que favorezcan el ahorro, la eficiencia energética y el autoconsumo.
- c. Evitar el deterioro del paisaje por la proliferación de nuevos tendidos aéreos de las líneas de alta, media y baja tensión, procurando la concentración de trazados junto a las infraestructuras viarias generales, y atendiendo a las características del territorio y en especial a criterios relacionados con los recursos naturales y paisajísticos del ámbito.

En el ámbito del Plan, para la mejora y apoyo de la red de distribución, de la planificación eléctrica se considera necesaria de cara al futuro a corto y medio plazo la ejecución de dos nuevas subestaciones:

- **Subestación 220/66 Ventilla** (Mijas) se encuentra actualmente en tramitación y tiene prevista su ejecución en la planificación del Operador del Sistema (Red Eléctrica de España). Esta subestación está incluida en la Planificación de REE horizonte 2026 y es una infraestructura de apoyo a la red de distribución.
- **Subestación 66/20 San Pedro-Guadaiza** (Marbella).

Y a más largo plazo;

- Torreblanca 66/20 kV, en Fuengirola,
- La Quinta de 66/20 kV, en Benahavís.

Como directrices más importantes para el desarrollo de las infraestructuras energéticas de carácter eléctrico, se establecen, de un lado, que el tendido de nuevas líneas eléctricas de tensión mayor o igual de 36 kV debe ir precedido de un detallado estudio del impacto paisajístico previsible, y evitando las líneas de máxima pendiente y las zonas arboladas, procurando que su recorrido discurra por las depresiones y partes más bajas del relieve, y, preferentemente, paralelos a las infraestructuras viarias y a los límites parcelarios. Y, además, que se evite el trazado por los espacios específicamente protegidos por sus valores ambientales, el Corredor Litoral y los Caminos del Agua. Y de otro lado, insistir en la necesaria incorporación en los tendidos eléctricos de las medidas de carácter técnico que contempla el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

Se establecen también directrices en relación al uso de energías renovables al objeto de potenciar su uso, así como medidas para el ahorro y la eficiencia energética, de modo que se garantice que los nuevos edificios y centros industriales alcanzarán los niveles adecuados de eficiencia energética.

Este Plan apuesta porque los proyectos de producción energética mediante el aprovechamiento de fuentes renovables a instalar en suelo rústico se dirijan, principalmente, al autoconsumo o a fórmulas de comunidades energéticas de renovables, cuya finalidad primordial sea proporcionar beneficios medioambientales, económicos o sociales a sus socios o miembros o a las zonas locales donde operan,

en lugar de ganancias financiera (Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, mediante la modificación de varios artículos de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico), frente a los “macroproyectos” de producción masiva, que para el este Plan son aquellos cuya producción supere los 10 MW.

### 9.8.3. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIONES.

En función del diagnóstico realizado y con lo establecido, tanto en la Ley 9/2014, de 9 de mayo, de Telecomunicaciones, como en la Estrategia de Infraestructuras de Telecomunicaciones de Andalucía 2020, aprobada por el Consejo de Gobierno el 3 de diciembre de 2013, los objetivos planteados por el Plan son:

- a. Extender las redes de telecomunicaciones de alta velocidad (más de 100 100Mbps) a todos los municipios del ámbito del Plan, en especial a los que en la actualidad presentan una cobertura deficiente: Casares, Mijas, Manilva, Benahavís, Istán y Ojén.
- b. Garantizar la cobertura 4G de los servicios móviles en todo el ámbito de la Costa del Sol Occidental
- c. Evitar el deterioro del paisaje por la proliferación de antenas de telecomunicación, en especial en:
  - Las edificaciones e instalaciones protegidas por la legislación del Patrimonio Histórico.
  - Los edificios catalogados y bienes protegidos por los instrumentos de planeamiento general y sus áreas de protección.

### 9.8.4. LAS INFRAESTRUCTURAS DE GESTIÓN DE RESIDUOS

En coordinación con las previsiones de la Mancomunidad de municipios de la Costa del Sol Occidental, se propone como objetivos los siguientes:

- a) Reducir la generación en origen y peligrosidad de los residuos, y contribuir a la sostenibilidad territorial del ámbito aumentando las tasas de reutilización y reciclaje de los residuos.

- b) Fomentar, a través de las ordenanzas municipales de edificación y urbanización, la utilización de materiales durables y reciclables, así como de los de origen biológico, en cuyo diseño, producción y posterior reciclado se minimicen los impactos generados sobre el medio.
- c) Garantizar un sistema de gestión de residuos urbanos inertes y agrícolas adecuado, en cantidad y calidad, minimizando la contaminación ambiental y paisajística de las instalaciones de gestión de residuos, mediante el establecimiento de condicionantes para su localización.
- d) Facilitar la coordinación entre la planificación sectorial en materia de residuos urbanos y los instrumentos de ordenación urbanística, y mejorar la implantación del régimen de Responsabilidad Ampliada del Productor (RAP), establecida por la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

Por el Plan se propone que las instalaciones para la gestión de residuos sólidos incluyan, como mínimo, para el conjunto del ámbito, las siguientes dotaciones:

- a. Puntos limpios: uno (1) por cada cincuenta mil (50.000) habitantes.
- b. Planta de recuperación y compostaje y vertedero controlado.
- c. Centro de tratamiento de residuos específicos.
- d. Planta de tratamiento y clasificación de escombros.
- e. Centro de enseres domésticos y voluminosos.
- f. Plantas de desmontaje y trituración de vehículos usados y maquinaria industrial.
- g. Centros de acondicionamiento, separación e intercambio de los materiales recogidos en los puntos limpios.

En cualquier caso, todas las actuaciones relacionadas con la producción y gestión de residuos, que potencialmente se pudieran generar, estará sujeta a la normativa de residuos en vigor, en especial la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados, y del Decreto 73/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía y cualquier otra normativa

específica de residuos que pudiera serle de aplicación, así como compatible con la planificación de Residuos en Andalucía siendo en este caso el nuevo “Plan Integral de Residuos de Andalucía . Hacia una Economía Circular en el Horizonte 2030 (PIRec 2030), que estará vigente próximamente. Así como el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, vigente en la actualidad. En Andalucía, el Decreto 18/2015, de 27 de enero, aprueba el reglamento que regula el régimen aplicable a los suelos contaminados en Andalucía.

## 9.8. DEL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN.

La acción humana sobre el territorio precisa ser medida y evaluada de cara a poder adoptar las medidas oportunas. Para ello resulta necesario incluir sistemas de seguimiento y evaluación en todos los instrumentos de ordenación territorial y dotarse de una batería de indicadores adecuados que permitan conocer la efectividad de las medidas adoptadas y considerar las actuaciones oportunas para mejorar su rendimiento.

Corresponde a la Consejería competente en materia de ordenación del territorio la realización de las actividades relacionadas con el seguimiento y evaluación del desarrollo del presente Plan. Estas actividades podrán ser realizadas por órganos de gestión que se creen a tales efectos. Para llevarla a cabo se propone la realización, cada 4 años, de una Memoria de Gestión del Plan, que tendrá como finalidad evaluar y analizar el grado de cumplimiento de las determinaciones del Plan y de sus efectos, así como proponer las medidas que se consideren necesarias en el corto plazo para incentivar el cumplimiento de sus objetivos.

Los objetivos concretos que se proponen para la evaluación y seguimiento de la propuesta del Plan son:

- a. Conocer la eficacia de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística para poder adoptar las medidas de corrección oportunas y manteniendo y reforzando las determinaciones válidas y eficaces.
- b. Disponer de información homogeneizada sobre la evolución del impacto de las actividades humanas en el territorio que permita hacer un seguimiento y una comparación con otros los distintos municipios del ámbito, y con otros territorios.
- c. Permitir evaluar el cumplimiento del modelo territorial propuesto por el Plan

Para ello se proponen una serie de indicadores de gestión, sostenibilidad territorial y resultados, que muestren la evolución de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga en desarrollo del Plan. Estos indicadores miden de forma numérica la relación entre los distintos parámetros que se manejan en la ordenación del territorio. Ponen en relación el suelo disponible, el uso que se le da, la intensidad

de dichos usos y la relación que todo ello tiene con la población a la que sirven y su impacto en el entorno.

Se proponen un total de 7 conjuntos de indicadores, 6 indicadores de gestión y sostenibilidad territorial, que analizan el contexto urbano y territorial, el impacto del desarrollo urbano y la artificialización del suelo, y los indicadores que incorpora el Estudio Ambiental Estratégico, relacionados, principalmente, con la evaluación ambiental y paisajística. Estos indicadores deben referirse en el proceso de evaluación, tanto a la totalidad del ámbito del Plan como a cada municipio que lo integra

Los **indicadores básicos** que se proponen son

### 1. MODELO TERRITORIAL. CALIFICACIÓN DEL SUELO.

Describe el modelo territorial observando el consumo de suelo en relación a la situación de partida, coincidente con la aprobación del Plan, midiendo la proporción de la superficie de suelo sujeto a transformación urbanística respecto a la superficie del suelo disponible.

Recogiendo la superficie de suelo calificado para usos urbanísticos (residenciales, de actividades económicas, infraestructuras y equipamientos) mostrará la proporción de suelo del ámbito analizado que está sujeta a transformación urbanística con respecto a la superficie total. Se calcularán sub-indicadores por usos; residencial, actividades económicas, sistemas generales y suelo rústico.

### 2. DENSIDAD DE POBLACIÓN.

Estudiará, por una parte, la densidad teniendo en cuenta la superficie total del ámbito en cuestión y, por otra, la densidad urbana, que tiene en cuenta solo el suelo calificado urbanísticamente.

Densidad de población que conlleva dos parámetros:

- Densidad: Relaciona la población y la superficie total del ámbito: Número de habitantes que hay en cada kilómetro cuadrado total de suelo del ámbito estudiado.
- Densidad Urbana: Relaciona la población con la superficie calificada urbanísticamente (residencial, actividades económicas y sistemas generales). Número de habitantes por kilómetro cuadrado de suelo urbanísticamente calificado (Residencial, Industrial, Sistemas Generales de Equipamientos, Infraestructuras de Transportes y Comunicaciones e Infraestructuras básicas).

### 3. MODELO URBANO.

Analizará las previsiones de transformación del suelo comparando la superficie del suelo previsto en áreas de transformación de nueva urbanización con la del suelo urbano. Es decir, establecerá la evolución del porcentaje de la superficie de suelo delimitado como áreas de transformación de nueva urbanización respecto a la superficie del suelo urbano.

Este indicador reflejará la previsión de transformación urbanística de suelo en comparación con el suelo urbano existente, según se recoja en los instrumentos de ordenación urbanística, con el fin de analizar la racionalidad del desarrollo urbanístico previsto. El suelo delimitado para áreas de transformación de nueva urbanización es el suelo definido como apto para su antropización por lo que la racionalidad en su definición establecerá la racionalidad en el proceso de artificialización previsto.

Como pormenorización del indicador, dentro del suelo delimitado como áreas de transformación de nueva urbanización, se distinguirá el suelo residencial y el suelo de actividades económicas, que analizará el destino del suelo.

### 4. DESARROLLO RESIDENCIAL. PREVISIÓN DE VIVIENDA EN LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA Y DENSIDAD DE VIVIENDAS.

De un lado, analiza el crecimiento residencial previsto, respecto al número de viviendas existentes, teniendo en cuenta tanto el suelo urbano como el suelo delimitado para áreas de transformación de nueva urbanización. Examinará el

impacto del crecimiento del parque de viviendas sobre el territorio y la racionalidad en las previsiones realizadas. Al número de viviendas existentes se añadirá la capacidad residencial del suelo prevista por los instrumentos de ordenación urbanística. En definitiva, se trata de poner en evidencia el incremento previsto por los instrumentos urbanísticos respecto del número de viviendas existentes.

De otro lado, plasma el tejido residencial existente y previsto. Se analizarán tres subindicadores teniendo en cuenta el número de viviendas existentes en suelo urbano, el número de viviendas previstas en suelo urbano y el número de viviendas previstas en áreas de transformación urbanística de nueva urbanización.

- a. Densidad de vivienda en suelo urbano: Número de viviendas existentes en el suelo urbano por cada hectárea del mismo.
- b. Densidad de vivienda prevista en suelo urbano: Número de viviendas existentes, así como las nuevas viviendas previstas por el planeamiento en suelo urbano por cada hectárea del mismo.
- c. Densidad de vivienda en área de transformación de nueva urbanización delimitadas: Número de viviendas previstas en áreas de nueva urbanización delimitadas por cada hectárea de las mismas.

### 5. EVOLUCIÓN DE LA ARTIFICIALIZACIÓN/CALIFICACIÓN DEL SUELO.

Recogerá la evolución experimentada por la mancha urbana, concretamente la evolución de la artificialización/calificación urbanística del suelo (para usos residenciales, de actividades económicas, infraestructuras y equipamientos).

La artificialización se realiza sobre dos grandes campos, el edificatorio y el de las infraestructuras. Las variables que se estudiarán para analizar el grado de artificialización del suelo son las siguientes:

- Suelo residencial (urbano y áreas de transformación de nueva urbanización delimitadas).
- Suelo para Actividades Económicas (urbano y áreas de transformación de nueva urbanización delimitadas).

- Sistemas Generales: Equipamientos, Viario, Ferrocarril, Puertos, Aeropuertos e Infraestructuras Básicas (ejecutados y planificados, excluidos los Espacios Libres y los Cauces fluviales).
6. EVOLUCIÓN DE LOS OBJETIVOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. Recogerá la evolución experimentada en parámetros que permitan valorar la efectividad de las medidas propuestas para fomentar el transporte público y los medios no motorizados, y con ello contribuir a la lucha contra el cambio climático.
- Red de bicarriles (km/habitante)
  - Usuarios de transporte público (nº de viajes/habitante)
  - Red de senderos recreativos (km/habitante)
  - Flota de autobuses de bajas emisiones

7. EVOLUCIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA en base a los distintos indicadores previstos en el Estudio Ambiental Estratégico.

Además de los indicadores básicos anteriores se podrán plantear también una serie de indicadores de referencia que aborden la integridad de la situación socioeconómica o infraestructural del ámbito, y una visión global de las diferentes situaciones sectoriales, como es el caso de los indicadores relativos a la población, el mercado de trabajo, la economía, la innovación, el sector primario y los usos del suelo rústico, la industria, la energía, la vivienda, la salud, la planificación sectorial sobrevenida, la ejecución de infraestructuras de movilidad y transportes y de otras infraestructuras sectoriales, el grado de ejecución de las previsiones del Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas, el desarrollo de la actividad turística, la inversión en equipamientos, y otros que en los momentos en los que corresponda la realización de la Memoria de Gestión se puedan considerar adecuados por el órgano de seguimiento del Plan

