

**“MODIFICACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS EN
LA PLATAFORMA DEL MORRO E INCREMENTO DEL
ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA DE LA ZONA
CIUDADANO-PORTUARIA (art. 13.4)
DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MÁLAGA”**

Resumen Ejecutivo

Málaga, septiembre 2023



1. OBJETO DE LA MODIFICACIÓN

El presente documento está ligado al Sector nº 2, Actuación nº 2 sobre la Plataforma del Morro, en la zona de uso Portuario-Ciudadano, en la zona en que no se vincula al uso portuario y según se expresa en la DEUP, se pretende su apertura al uso ciudadano, correspondiente a la plataforma del morro. Así, esta modificación también regulariza los límites de los usos establecidos por ese documento.

El objeto de la presente modificación del documento es la reordenación de las actuaciones de edificación dentro del ámbito descrito en el apartado 1.2, para ajustar esta zona a las circunstancias actuales y con un nivel de detalle que posibilite la autorización municipal de licencias de construcción para las edificaciones previstas.

2. JUSTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.

2.1. USO PORMENORIZADO HOTELERO

Plantear en la Plataforma del Morro del Dique de Levante una operación de la singularidad que supone la construcción de un hotel de lujo que sea el referente arquitectónico de la ciudad, obliga a replantear las condiciones urbanísticas del vigente Plan Especial a fin de permitir una actuación que al mismo tiempo se convierta en una referencia de todo el perfil de la relación Puerto-Ciudad.

Estas nuevas condiciones urbanísticas también deberán resolver la "cantidad" de Edificabilidad que requiere una operación de estas características para garantizar no solo su viabilidad económica y productiva, sino también para que adquiera la "escala" que debe tener para convertirse en un "hito paisajístico" del perfil portuario y urbano de la ciudad.

Bajo estas premisas urbanísticas se plantea la Modificación Puntual de la Parcela "E", Sector 2 Plataforma del Morro del Plan Especial, cuyas condiciones y parámetros se definen a continuación con el fin de garantizar los objetivos expuestos.

La modificación puntual que se plantea de dicha parcela, incluida en el vigente Plan Especial del Puerto de Málaga, está motivada esencialmente por la necesidad de regularizar los límites de la parcela incluyendo las zonas limítrofes B y C dentro de un solo ámbito parcelario de actuación, sin variar su uso general Zona III Portuario-Ciudadano. En este sentido, dentro de cada Zona el artículo 11 de las Ordenanzas Generales del Plan Especial desarrolla los usos indicados a continuación:

- Uso General: Zona III Uso Portuario Ciudadano
- Usos Pormenorizados: CT (turístico) + CR (ocio y recreo) + CC (cultural) + **CH (hotelero)** + PT (portuario turístico) + PD (portuario deportivo) + PS (servicios portuarios) + VR (uso viario rodado) + VP (uso peatonal) + AS (uso aparcamiento en superficie) + AB (usos aparcamiento bajo rasante) +ZV (uso de zonas verdes y espacios libres)

La presencia del Uso Pormenorizado Hotelero viene siendo una constante desde el Plan Especial de 1998 y en las subsiguientes Modificaciones, habiendo estado presente la propuesta del uso hotelero de esta plataforma de Levante en todos dichos documentos desde el año 1998. Así, en la Memoria del Plan Especial de 1998 y en su apartado "B.5.-



Consideraciones relativas a los usos complementarios del Proyecto Ciudad-Puerto” se dice lo siguiente respecto a los productos de ocio a considerar: *“Hoteles: se deducen los siguientes puntos fuertes y oportunidades: déficit estructural en Málaga, elevada actividad económica en la zona e inexistencia de hoteles de lujo.”*

En el mismo Plan Especial, en su apartado de Ordenanzas de Uso, Art.8.- Usos Previstos, ya se incluye el Uso pormenorizado Hotelero con las siglas CH. Y en el Art.9.- Definición de los Usos se establece siguiente para el de Hotelero: *“se define como uso de residencia temporal, generalmente de corta duración, apoyado en una serie de servicios (restauración, asistencia, servicios complementarios como fiestas, congresos, etc.)”*.

Estas Ordenanzas y Usos, se mantienen en las sucesivas Modificaciones puntuales del Plan Especial del Puerto de Málaga.

En la Modificación de Elementos de 2010, ya se incluye el Uso Pormenorizado **“Hotelero-CH”** en su **“Art.11.1.- Usos propuestos por Sectores”** dentro de los permitidos en el **“Sector 2: Plataforma del Morro”**.

Respecto al Uso Hotelero, así como su ubicación en la Plataforma del Morro, hay que destacar la publicación y divulgación de una idea en forma de Anteproyecto, redactada por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga y fechado en octubre de 2012, sobre la implantación en estos suelos del Puerto, de un uso hotelero, con locales comerciales y salones de actos, en una edificación en altura y que fue la base documental en 2015 para la presentación de la Propuesta al proceso de Competencia de Proyectos, ya que quedaba claramente establecido el interés de las Administraciones Públicas por ésta iniciativa, éstos usos y en éste lugar, tal como ya se especificaba y proponía también en dicho documento municipal.

Finalmente, en la DEUP, se señala en su “Art. 8.1.1.- Definición e Identificación de Usos Portuarios por Muelle/ Muelle de Levante y Dique de Levante”, lo siguiente:

“... Igualmente, se encuentra una explanada de aparcamientos de unos 15.000 m² que en su momento se pensó que sirviera de apoyo a la logística inherente al tráfico de cruceros pero las superficies destinadas para aparcamientos en los accesos a la terminal de cruceros así como la amplia zona de operativa entre los atraques norte y sur y la Estación Marítima hacen que dicha superficie no tenga uso portuario, siendo utilizada como aparcamiento público por los usuarios de la playa colindante a las instalaciones portuarias ya que el carril de acceso no está restringido únicamente a uso portuario.”

Y más adelante, en el mismo Art. 8.1.1, dice lo siguiente respecto de los Usos previstos:

“- Interacción Puerto-Ciudad: Recoge toda la plataforma del Dique de Levante entre la zona Náutico-Deportiva, Complementaria y Comercial/ Complementaria, que enlaza con el carril de acceso que va paralelo al Dique de Levante destinada a recoger un proyecto singular.”



2.2. ESTADO ACTUAL DE LA PARCELA

Es evidente que la actual plataforma de levante se ha colonizado con la construcción de una importante Estación Marítima de Cruceros que ha consolidado y potenciado el turismo de grandes cruceros referenciando el Puerto de Málaga como uno de los principales puntos de destino de esta importante demanda turística; y por otro lado, la ubicación del Puerto Deportivo del Real Club Mediterráneo, con su histórica actividad náutica, ha generado un importante punto de confluencia de gran interés para la Ciudad.



Vial de acceso rodado al Morro de Levante



Vista actual desde la rotonda de la Est. marítima

Por todo ello, resulta de gran interés la puesta en valor también del más importante espacio actual de los aparcamientos colindantes con ambos edificios y el dique de defensa de levante, que requieren cualificarse para superar esa situación intersticial que actualmente tiene. La oportunidad de ubicar en este importante lugar un “hito arquitectónico” con capacidad de cualificar la necesaria actividad ya iniciada por la Estación Marítima de Cruceros y al Real Club Mediterráneo, podría justificarse por su potente presencia de una “escala” adecuada al lugar y por su capacidad de cualificar la actividad urbana y turística dentro de una operación de remodelación portuaria tanto en sus ya ejecutadas actuaciones del Muelle 1 y 2 como en las sucesivas intervenciones futuras de Muelle Heredia y San Andrés, desde donde precisamente referencia y justifica no solo la ordenación del uso propuesto del Hotel sino también su concesión administrativa para generar esta importante actuación financiada desde la iniciativa privada mantiene el control público-portuario de la propiedad del suelo en un uso acorde con las actuaciones de remodelación portuaria anteriormente citadas.

Esta excepcionalidad de su ubicación deberá llevar implícita también la singularidad de la actuación en cuanto a su cualificación no solo arquitectónica de poder competir con las grandes escalas que la circundan (barrio de La Malagueta, Grúas y Silos portuarios...) pudiéndose convertir en una referencia visual para el paisaje construido del litoral, sino también un uso de alta y exclusiva cualificación turística en donde tanto el diseño de las habitaciones como sus usos complementarios del Centro de Convenciones deberán convertirlo en la más importante referencia de la Ciudad y su Puerto ante las exigencias de una nueva demanda de alta gama que intentará captar en los mercados nacionales e internacionales.



Todo ello no sería posible si la integración urbana de la propuesta del Hotel no tuviera la necesaria capacidad de integrarse y estructurar urbanísticamente el conjunto de actuaciones ya iniciadas en el Puerto, convirtiendo el actual espacio intersticial de los aparcamientos en una puesta en valor urbanístico aportando también en dicha integración un alto porcentaje de espacios libres ajardinados sin perder su actual capacidad de aparcamiento de autobuses que se sitúa estratégicamente en la nueva ordenación.

2.3. PROYECTO SELECCIONADO POR TRÁMITE DE COMPETENCIA DE PROYECTOS

La Torre del Puerto de Málaga se plantea como proyecto de hotel de Cinco Estrellas Gran Lujo que se sitúa en el Dique de Levante, junto a la estación marítima de cruceros, como un icono de la Málaga del futuro y un emblema de su apuesta por el turismo de alta calidad. Un edificio de 135 metros de altura, con 35 plantas, cuya concepción arquitectónica se basa en las especiales características del lugar y el entorno donde se ubica.

Sus 350-400 habitaciones serán suites de gran lujo, con vistas directas a la ciudad y al mar tanto desde los dormitorios y salones como desde cualquiera de sus estancias. Son quizá las piezas más estudiadas y las que aportan las mayores novedades para cumplir los objetivos de exclusividad e innovación que se marca un proyecto de altísima calidad.

Las dependencias se completan con un área comercial exclusivo del Hotel en la planta baja que abre sus fachadas al exterior de la avenida que conecta con el Muelle Uno, para aprovechar el flujo comercial que generan dichas instalaciones; y también a su propio interior, en los espacios iluminados naturalmente mediante lucernarios acristalados cenitales alrededor del auditorio de convenciones y congresos, que tiene capacidad total para 1.000 personas.

Además, otra superficie en la planta superior se conecta a través del núcleo de comunicaciones colindante con la cafetería y facilita un acceso directo desde la avenida principal, donde se ubican los espacios para la restauración muy especializada con espléndidas vistas al mar y a la ciudad. La continuidad de sus galerías interiores hace posible las conexiones con el propio centro de congresos en los casos de su necesaria ampliación para grandes acontecimientos. Finalmente, aparcamientos en planta sótano, que garantizan las exigencias del uso hotelero y de la estación de cruceros, así como la necesaria organización viaria que requiere un proyecto de estas características.

En los estudios económicos de la propuesta del hotel podemos destacar que la construcción de la Torre del Puerto de Málaga supone una inversión total estimada de 115 millones de euros, con una creación de 350 puestos de trabajos entre directos, indirectos e inducidos durante su fase operativa; a los que hay que sumar otros 1.280 empleos, entre directos, indirectos e inducidos, durante su fase de construcción.

En el informe de viabilidad económica se detallan las cantidades estimadas de Actividades Económicas (IAE) y 15,5 millones de euros del Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI) a



ingresar en las arcas municipales del Ayuntamiento de Málaga durante el periodo de la concesión. Así mismo, figura el abono al Puerto de 870.000 euros al año por las tasas de ocupación y actividad de los usos propuestos, además de las ganancias para las empresas suministradoras de un hotel de estas características

Por otra parte, la Torre del Puerto de Málaga incorporará las medidas más avanzadas de sostenibilidad para optimizar el ahorro energético, el consumo de agua potable y la utilización de los recursos naturales disponibles. Baja transmisión térmica de la envolvente, control de radiación incidente por medio de viseras fijas, reducción de demanda térmica por medio de recuperación de calor por sorción, recuperadores de control entálpico, caldera de biomasa para la producción de agua caliente o cobertura del 100% de la demanda con energías renovables son sólo algunos de los conceptos básicos que incorporará el edificio.

El hotel ha de entenderse como actuación complementaria a la gran oferta turística de los muelles 1 y 2. Se ha concebido como un hotel de destino debido a su oferta exclusiva y diferenciada de servicios de alta gama y su destacada innovación tecnológica para poder alcanzar la calificación *Leadership in Energy & Environmental Design (LEED)*, de sostenibilidad y ahorro energético. Todo ello suma al turismo de alta cualificación para la demanda nacional e internacional de Málaga y la Costa del Sol.

INFORMACION GRÁFICA DEL PROYECTO SELECCIONADO POR EL TRÁMITE DE COMPETENCIA DE PROYECTOS



La relación con las escalas del Barrio La Malagueta, Silos y Grúas portuarias y grandes cruceros requieren una actuación que se referencia a los paisajes que se generan.





La escala de los cruceros y su relación con la Estación de Cruceros y suelo del Aparcamiento.



La concentración de grandes cruceros en la Plataforma de Levante, requiere una actuación capaz de integrarse en las escalas de las actividades que se generan.



Suelo actual del aparcamiento frente a la Estación de Cruceros, en donde se ubica el proyecto del Hotel





La Torre del Puerto y su relación visual con la ciudad y la Estación de Cruceros



La Torre del Hotel y su relación con las infraestructuras portuarias



La Torre del Hotel y su ubicación en el suelo de los Aparcamientos





La Torre del Hotel. Recreación nocturna desde un crucero

2.4. JUSTIFICACION URBANISTICA DE LA PROPUESTA DE MODIFICACION DEL PLAN ESPECIAL.

Particularidades de la Plataforma del Morro:

Desde la convocatoria de Competencia de Proyectos, se ha hecho patente que las condiciones de un singular equipamiento hotelero (con categoría de 5 estrellas GL) es capaz de generar una importante cualificación de uso turístico en el recinto portuario y que enlace y conecte con las actuaciones ya realizadas en el Muelle 1 y 2, así como controlar la incidencia tanto en la percepción visual y paisajística de la futura propuesta como de sus repercusiones de compatibilidad urbana con las nuevas Estaciones Marítimas y el Puerto Deportivo en donde se ubica la propuesta y adquiere su mayor justificación de uso.

Por ello, este Plan Especial ha considerado que la actuación sobre la Plataforma del Morro no debe limitarse únicamente a su parcela, siendo una ordenación que vincula o debe vincularse al resto de su entorno más próximo, incluido dentro y fuera del Plan Especial.

En particular, la actual Avenida de Levante que une la actual Estación Marítima de Cruceros, el Puerto Deportivo y el futuro Hotel, con la Plaza de la Farola y Muelle 1, exigirá una mejora principalmente de sus espacios peatonales potenciando su vegetación y mobiliario urbano para cualificarlo como un importante Paseo que ya actualmente ha conformado los numerosos cruceros que atracan en dicha plataforma de Levante generando un importante flujo peatonal hacia el Muelle 1 y la Ciudad que se potenciará con la puesta en valor del actual Puerto Deportivo y el futuro Hotel de la Torre del Puerto.

De otra parte, los recientes concursos de la “Casa de Botes” para su remodelación en un atractivo centro gastronómico y ocio, así como el ya concedido concurso de la adaptación del Muelle 1 para atraque de Grandes Yates, cualificarán esta Avenida de Levante como continuidad peatonal con el Muelle 1 y 2 de la remodelación portuaria.



Atendiendo a las previsiones incluidas en la ficha de actuación nº 5 de la Modificación del Plan Especial aprobado en 2010, se urbanizará la zona afectada por las alineaciones al sur de la parcela actual con el objeto de incorporarse esta superficie al espacio público, con el fin previsto de lograr una mayor permeabilidad de la plaza de la Farola con el Mar y favorecer su conexión peatonal con el Paseo Marítimo Matías Prats. Esta actuación es conforme a directrices incluidas en el documento de Propuesta aportado a esta APMA por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga en 2018. En la imagen se delimitan las zonas afectadas por esta actuación: La zona A es la que afecta a la concesión actual, la zona B la que afecta directamente a la mejora en la transición entre el paseo marítimo y el paseo del dique de Levante, y la zona C la mejora e integración de los accesos existentes a la playa, donde se procurará eliminar el desnivel mediante escalera realizando una transición a nivel con la arena.



Particularidades de la plataforma para Uso Hotelero:

La Plataforma del Morro es la definida en los planos de ordenación con una superficie del ámbito de actuación que asciende a 17.610 m² de suelo neto. La edificabilidad asignada a este complejo es de 45.000 m²t sobre rasante.

Como se establece en la Actuación nº 2 de las fichas reguladoras, la ordenación de la plataforma incluida en este Plan Especial se adapta a los parámetros del proyecto ganador de la Competencia de Proyectos para el complejo hotelero que deberá integrar el nuevo retranqueo de 45 m. al dique de levante que se establece en el presente documento de Modificación Puntual del Morro de Levante, adaptando tanto sus ocupaciones como las



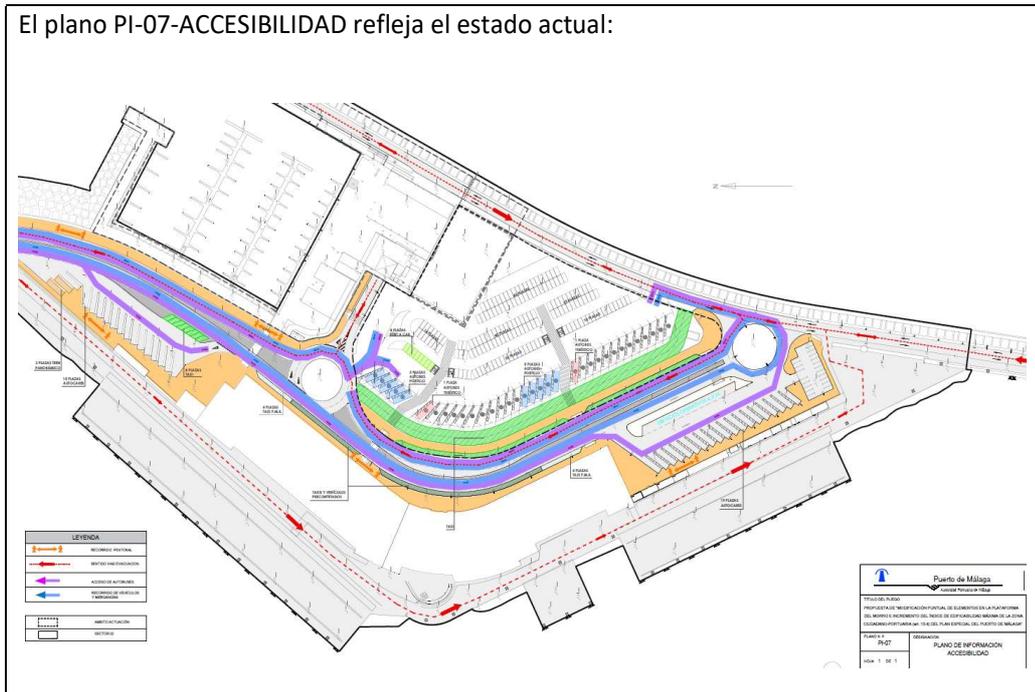
relaciones volumétricas de las escalas de sus elementos edificados a dichas nuevas condiciones de ocupación de la parcela.

La edificabilidad, alineaciones, rasantes y volumetría son las establecidas en los planos de ordenación, en su versión modificada, y se adecúan a las condiciones previstas por el proyecto de edificación y los parámetros urbanísticos de dicho complejo son los que se definen en la separata específica de estas ordenanzas, en la consecución de los siguientes objetivos:

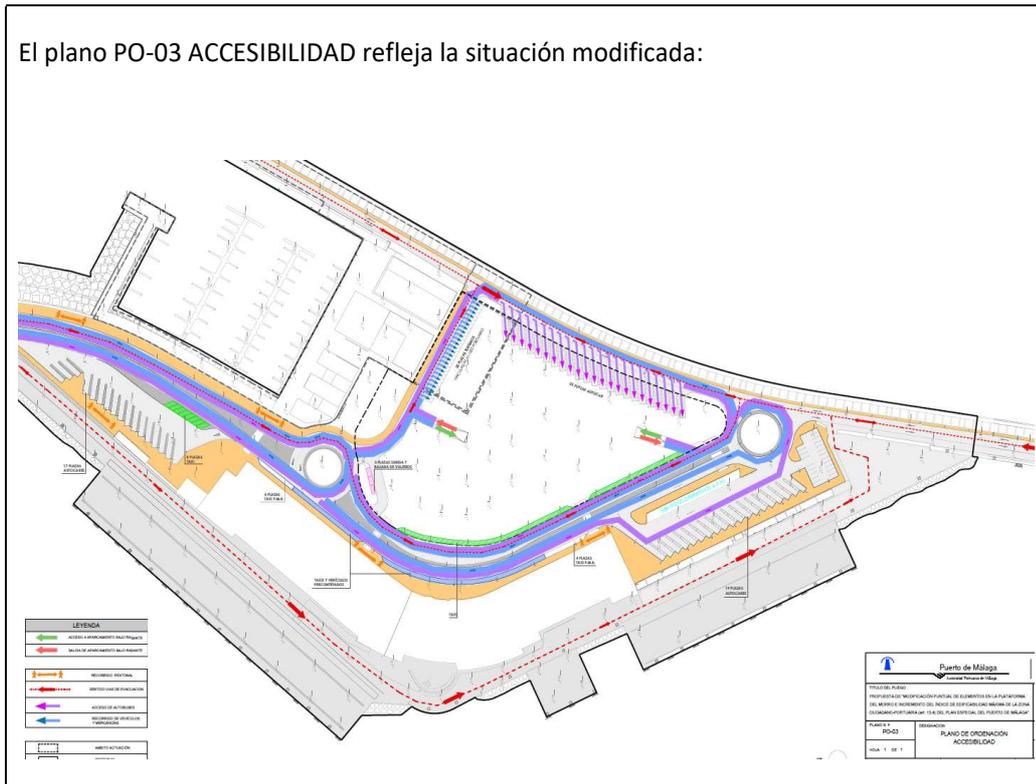
- Garantizar la integración del perímetro urbano con la propia Ciudad de Málaga, así como mejorar la permeabilidad peatonal hacia el litoral, y permitir de esta forma el acceso de la ciudad al mar.
- Integrar el complejo hotelero con las Estaciones Marítimas de Cruceros y su sinergia con las estancias de los cruceristas en puerto base, que pernoctan habitualmente en la ciudad de origen y/o destino, por lo que es el lugar estratégicamente escogido para dicha actuación y, además, que completa y potencia los usos ciudadanos y comerciales del Muelle 1 y 2.

Se han generado dos planos nuevos para ver de forma más clara el impacto en el número de reservas en cuanto a plazas de aparcamiento para vehículos públicos y privados tras la nueva ordenación prevista del futuro hotel.

El plano PI-07-ACCESIBILIDAD refleja el estado actual:



El plano PO-03 ACCESIBILIDAD refleja la situación modificada:



Fuera del ámbito de actuación, en el entorno de la terminal de cruceros, la única modificación que se realiza es trasladar los trenes panorámicos y dejar esas dos plazas para autobuses.

Dentro del ámbito de actuación, existen 34 plazas para autobuses. Dado que la capacidad total de estas plazas solo se completa en ocasiones puntuales, el nuevo número de plazas de autobuses se reduce pasando a ser 23 plazas. Entendiendo que aparecen nuevos carriles de circulación que rodean el ámbito y un pico de tránsito alto podrá ser fácilmente cubierto con el mismo número de autobuses, puesto que la circulación será más ágil.

La dotación de taxis también se ve afectada perdiendo los dos viales interiores, pero de igual modo las nuevas comunicaciones permiten una circulación más fluida de vehículos que no hace necesario que estén estacionados en cola. En ocasiones puntuales podrá estudiarse la viabilidad de generar una estrategia temporal que durante un periodo de gran afluencia pueda solventar una mayor demanda.

Respecto a la dotación de aparcamiento en superficie de los vehículos privados, la situación actual de plazas se ve modificada puesto que, parte de ellas se trasladan al aparcamiento de rotación vinculado a las estaciones marítimas y al tráfico de cruceristas, en la parcela E, con capacidad para unos 25 vehículos y el resto de la dotación de plazas de aparcamiento de vehículos particulares se ubican dentro de la parcela del hotel, situándose en las plantas de los sótanos bajo rasante que requiera para el cumplimiento de su normativa.



Incluye el servicio a la Estación Marítima, mejorando en lo posible su funcionalidad y accesibilidad, que deberá seguir realizándose desde el viario existente y sus dos rotondas de interconexión.

A fin de satisfacer las demandas puntuales de subida y bajada de viajeros, se habilitan tres plazas de aparcamiento junto a la rotonda vinculado en este caso al uso del hotel.

Para modificar alguno de los parámetros de ordenación propuesta en este ámbito será necesaria la redacción de la modificación puntual en los términos previstos por el art. 14 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA).

2.5. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

La decisión de plantear el uso hotelero como “proyecto singular” estaba dentro de las posibilidades programadas para poner en valor urbanístico este importante suelo de la plataforma de Levante cuyo actual uso de aparcamientos requería una propuesta singular por su excepcional ubicación. Después de varios intentos con diversos usos, la propuesta de un hotel singular de alta gama se convertía en una oportunidad para consolidar esta aspiración de cualificación urbana sin perder su condición de suelo público propiedad del Puerto a través de una concesión administrativa dentro de la vigente Ley de Puertos.

También en la DEUP, en el Plano nº 8, se grafía la zona de la Plataforma de Levante como dentro del “Uso de Interacción Puerto-Ciudad”.

La realidad en este momento es que de los usos pormenorizados establecidos en el Plan Especial vigente tan sólo se dan el uso peatonal y el de aparcamiento en superficie para la totalidad de la parcela, lo cual, estando legitimado por dicho Plan Especial vigente, no deja de ser un “espacio residual”, con una total falta de interacción con el entorno más próximo (Muelle Uno, Malagueta, etc.) que ha terminado por ser un espacio sin actividad urbana tan sólo destinado al aparcamiento puntual de autobuses para cruceristas y vehículos de cortesía, muy similar a la situación previa existente en su día en los muelles 1 y 2 del Puerto de Málaga cuya transformación ha supuesto un éxito incontestable.

Con esta actuación, se pretende fijar los parámetros para desarrollar y controlar urbanística y paisajísticamente una potente propuesta hotelera que debe responder a las exigencias de la escala del lugar en donde se ubica, y a las necesidades requeridas para crear una importante oferta turística que cualifique la actividad comercial, turística y de ocio ya iniciada con las operaciones del Muelle 1 y 2.

Dicho espacio, que integraría la antigua propuesta de “edificio satélite” (que tenía asignados 6.000 m² de techo máximo edificable), exclusivo para los clientes de las Estaciones Marítimas de Cruceros por razones de seguridad, lo sustituiría por una zona comercial abierta a toda la ciudadanía, mas una serie de espacios de pública concurrencia que se detallan a continuación.



Los parámetros urbanísticos contenidos en esta Modificación de Elementos se derivan y justifican a partir de los usos y características volumétricas del Complejo Hotelero incluido en la propuesta resultante de la competencia de proyectos que, sobre los suelos de la Plataforma del Morro de Levante, se llevó a cabo de acuerdo con lo establecido en el Art. 85 del TRLPEMM, tal y como avaló el informe de Puertos del Estado recogido en el ANEXO nº 2.

En cuanto a las características del uso específico y exclusivo hotelero de 5 estrellas Gran Lujo, nace de las propias exigencias de la citada propuesta resultante de la competencia de proyectos, cuyo principal objetivo era plantear un Hotel de Congresos de especiales características, en un lugar especial, capaz de potenciar y cualificar la oferta turística de alta gama para la Ciudad de Málaga y, por lo tanto, incompatible con cualquier calificación menor que no fuera la máxima posible y para convertirse en la referencia turística nacional e internacional de la Ciudad.

En todo caso, debe entenderse que, tanto el estado de la tramitación actual del expediente como la posterior concesión administrativa a otorgar, establece y establecerá con claridad, la calificación máxima del establecimiento hotelero como condición indispensable para su desarrollo y conservación durante toda la duración de la misma, tal y como se desprende de la Documentación aportada para la obtención de la concesión e impedirá cualquier otro uso no compatible con el los permitidos por el TRLPEMM.

Por otra parte, la nueva propuesta incluye diversas áreas dedicadas a espacios de uso público y acceso libre que, junto a los estacionamientos destinados a taxis y autobuses para cruceristas en superficie, deberán alcanzar una superficie mínima del 50% de la superficie total.

Dichas superficies de acceso libre y uso público deberán sumarse a una actuación que contribuya a impulsar y extender el paseo de los viandantes, que actualmente finaliza en la Farola, haciéndolo más transitable e integrándolo con los espacios abiertos a la ciudadanía de la plataforma del Dique de Levante.

Para ello estas áreas de uso público se desarrollarán en torno a plazas, que contarán con elementos arquitectónicos y jardines adecuados a tal fin.

1. Uso público:
 - Plaza polivalente ajardinada de usos varios.
 - Área acceso al Real Club Mediterráneo y distribuidor de tráfico.
 - Área espera para cruceristas.
 - Zona ajardinada.
2. Aparcamientos:
 - Paradas taxis.
 - Estacionamiento autobuses cruceristas.

En relación con la disponibilidad de aparcamientos en la Plataforma del Dique de Levante, actualmente el área a la que se pretende asignar el uso hotelero, la del ámbito de la actuación,

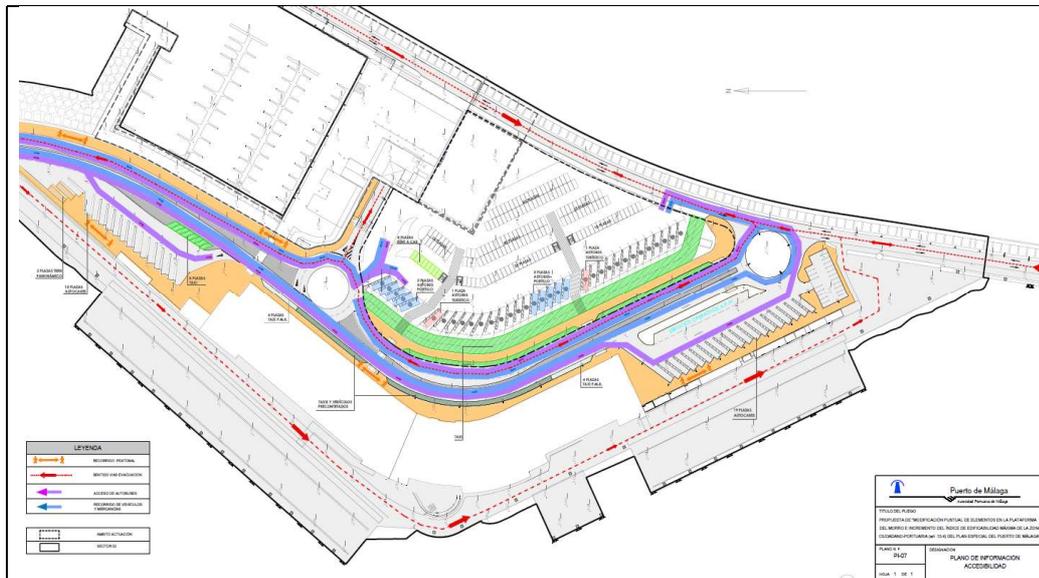


no tiene uso específico utilizándose como zona de reserva de aparcamientos sin regulación horaria para vehículos ligeros, así como para el aparcamiento regulado del transporte público (autobuses y taxis) que da servicio al tráfico de cruceros.

Esta zona, actualmente, tiene capacidad para estacionar:

- 163 plazas de turismos.
- 34 plazas de autobuses que se suman a las 36 plazas de autobuses existentes en las explanadas que se encuentran a la salida de cada una de las terminales de cruceros (17 en la terminal A y 19 en la B).

Varios espacios para taxis, incluidos dos viales interiores para absorber a los taxis en cola en días con estancia de Crucero(s).



En el diseño de la nueva ordenación prevista del futuro hotel, se mantienen las dotaciones en cuanto a reservas de plazas de aparcamiento en superficie para **taxis**, distribuidas en el acerado alrededor de la parcela objeto de esta modificación y en el acerado de ambas terminales de cruceros (A y B), como hasta ahora. Para los **autobuses** la nueva ordenación contempla 23 plazas en la parte trasera de la parcela que se sumarán a las 36 que se mantienen en las salidas de las terminales de cruceros.

En todo caso, para el flujo de pasajeros habitual (detallado en el estudio de movilidad que se presenta como SEPARATA 4, páginas 19 a 34) y la rotación que se produce en un momento de máxima afluencia, dado que 59 autobuses (23+17+19) permitirán absorber el embarque o desembarque simultáneo de unos 10.000 pasajeros de los que 2.500 son los que realizan excursiones en autobús, lo que, teniendo en cuenta que los autobuses tienen una capacidad media de 56 pasajeros, arrojaría una cifra de 47 autobuses, dejando las restantes plazas, 12, para los autobuses “lanzadera” o “shuttle” que hacen la rotación con el centro de la ciudad de



Málaga. No obstante, en ocasiones puntuales podrá estudiarse la viabilidad de generar una estrategia temporal que durante un periodo de gran afluencia pueda solventar una mayor demanda.

Para el Hotel se realiza en el mismo estudio unas previsiones de uso en autobús con un máximo de 2 plazas en hora punta, del todo compatibles con la demanda de Cruceros relatada.

Respecto a la dotación de aparcamiento en superficie de los **vehículos privados**, la situación actual de plazas se ve modificada puesto que, parte de ellas se trasladan al aparcamiento de rotación vinculado a las estaciones Marítimas y al tráfico de cruceristas, en la parcela E con capacidad para unos 25 vehículos y el resto de la dotación de plazas de aparcamiento de vehículos particulares, como se describió en la propuesta de Modificación Puntual, se ubican dentro de la parcela del hotel, situándose en las plantas de los sótanos bajo rasante que requiera para el cumplimiento de su normativa. Incluye el servicio a la Estación Marítima, mejorando en lo posible su funcionalidad y accesibilidad, que deberá seguir realizándose desde el viario existente y sus dos rotondas de interconexión.

A fin de satisfacer las demandas puntuales de subida y bajada de viajeros, se habilitan tres plazas de aparcamiento junto a la rotonda vinculado en este caso al uso del hotel.

Esta propuesta incluye el servicio a la Estación Marítima, mejorando en lo posible su funcionalidad y accesibilidad, que deberá seguir realizándose desde el viario existente y sus dos rotondas de interconexión.

Las plazas mínimas exigidas (cifra que podrá ser mejorada por los promotores), de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, aprobada por Orden de 28 de julio de 2011, BOJA nº 170 de 30 de agosto, así como con lo dispuesto por la Junta de Andalucía en el Decreto 47/2004, de 10 de febrero, de establecimientos hoteleros que estipula en su Anexo 1 “Requisitos mínimos específicos para el grupo de hoteles” requisito 5.B), se distribuyen de la siguiente forma:

- Para el hotel, las reservas mínimas en instalaciones de 5 estrellas: una plaza por cada 3 habitaciones, que corresponde aproximadamente a 135 plazas de aparcamiento. No obstante, según el criterio de la Junta de Andalucía, más restrictivo, de una plaza por cada dos habitaciones, teniendo en cuenta la posibilidad de alcanzar, según los estudios anexos a esta memoria, las 404 habitaciones, **corresponderían 202 plazas de aparcamiento**.
- Para el uso del Centro de Congresos, las reservas mínimas serán de una plaza de aparcamiento por cada 15 localidades hasta 500 localidades de aforo, y a partir de esta capacidad, una plaza de aparcamiento por cada 10 localidades, por lo que con un aforo de 1.000 localidades **se necesitarían aproximadamente 83 plazas (33+50)**.
- Se destinan **un mínimo de 100 plazas de aparcamiento a los usos relacionados con la Terminal de Pasajeros y zonas comerciales**.



Estas 385 plazas de aparcamiento de uso público para vehículos ligeros complementarían el resto de plazas que existe en el Distrito de la Malagueta, y parte del distrito Centro, que cuenta control SARE en superficie y aparcamientos subterráneos en Cervantes, Muelle Uno Paseo de los Curas y Muelle Uno Farola, con 866 y 1000 plazas, respectivamente.

Por todo ello, las mejoras que esta Modificación Puntual suponen para el bienestar de la población, comparando la situación actualmente prevista por el planeamiento y la generada por la modificación propuesta con la implantación de un complejo hotelero y zonas de ocio y zonas de libre esparcimiento en un suelo antropizado de reciente creación y que actualmente tiene un uso residual como aparcamiento, además de ser evidentes con las cifras aportadas, aportan una alternativa con espacios de pública concurrencia (Hotel, salones de congresos, zona comercial, plazas y jardines, aparcamientos de uso público, etc.) que demuestran que la situación actual es muy mejorable desde el punto de vista del bienestar de la población.

Por tanto, el objetivo principal de la presente Modificación Puntual debe ser entendida desde su necesidad de adecuación a los parámetros necesarios para hacer posible dicha propuesta turística para potenciar la cualificación del Puerto, sin modificar sustancialmente sus condicionantes de uso que estarían sujetos a lo especificado en las legislaciones correspondientes por parte de las distintas administraciones competentes en la tramitación de la propuesta que se plantea en el presente expediente, siendo por un lado la aplicación del PGOU de Málaga, y en particular el Plan Especial del Sistema General del Puerto de Málaga y sus correspondientes normativas urbanísticas que le son de aplicación en base al uso predominante del cual se evita su modificación.

2.6. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA

Tal como se recoge en el informe sobre la “Modificación del Plan Especial del Puerto 2015 para usos de la zona del atracadero adosado al dique de levante y de la estación marítima del Muelle uno, en el término municipal de Málaga”, de fecha 28 de julio de 2015 (que se adjuntan como SEPARATA 1):

“La totalidad del ámbito de la Modificación del Plan Especial del Puerto 2015 se encuentra incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. En los planos que se adjuntan como Anexo I a este informe, se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea.

(...)



En particular, el ámbito de estudio se encuentra principalmente afectado por la Superficie de Aproximación Intermedia de la maniobra NDB RWY 31 y la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra ILS/DME RWY 32, entre otras.”

Según la cartografía recogida en la SEPARATA 1, las cotas del terreno en el ámbito de estudio se encuentran por debajo de 50 metros y la cota del edificio objeto de esta modificación del Plan Especial sería, como máximo, de 150 m. (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), altura inferior a la servidumbre aeronáutica de 175 m.

Asimismo, según el artículo 10 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por R.D. 297/2013, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (ASESA) podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades.

La ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores - incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AES), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 en su actual redacción.

En consecuencia, con todo lo anteriormente expuesto, la “Modificación puntual de elementos en la plataforma del morro e incremento del índice de edificabilidad en el Plan Especial del Puerto de Málaga”, en el término municipal de Málaga, en lo que a Servidumbre Aeronáutica se refiere, con las condiciones mencionadas anteriormente, no vulneran las limitaciones de servidumbres aeronáuticas.

2.7. SERVIDUMBRES DE NAVEGACION MARITIMA DEL PUERTO DE MÁLAGA

Como se pone de manifiesto en la SEPARATA 2, la huella del hotel producirá afección a la señal luminosa de la farola en un sector angular de aproximadamente 5,4º, con una proyección horizontal de aproximadamente 72 m.

Por tanto, se deberá trasladar la señal marítima al sur, a una milla de distancia con respecto al emplazamiento primigenio de la farola. Las ventajas de dicho desplazamiento son principalmente por varias razones:

- Al alejarnos de la ciudad tenemos menos luminancia de fondo, por lo que la intensidad estacionaria necesaria para la obtención de un alcance luminoso de 25 millas náuticas, es mucho menor que en la antigua ubicación de la farola. Por esta razón, obtendremos un ahorro energético considerable.



- Mejora en la distancia de reconocimiento de la marca diurna.
- Menor mantenimiento y conservación de la estructura y lámparas LEDs.

Por otra parte, para el edificio de la Farola la APM tiene previsto realizar obras de rehabilitación necesarias para habilitar salas museo, exposiciones o audiovisuales en el interior de esta.

En todo caso, para evitar la afección a la señal marítima actual (La Farola) se exigirá que se garantice la adecuación, funcionalidad y efectividad de la señal marítima, debiendo, previamente al inicio de las obras, realizarse el traslado a la nueva ubicación de la nueva señal marítima a construir en la punta del Dique de Levante, con el diseño y características que se decida y que deberá ser autorizada por la Comisión de Faros.

Todo ello en cumplimiento de los establecido en el artículo 137 del TRLPEMM que estipula:

“Para la protección del servicio que prestan, garantizando su adecuada identificación y uso, el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, oída la Comisión de Faros, podrá establecer las servidumbres necesarias para garantizar la eficacia de las señales y de la prestación del servicio.

Previamente la Autoridad Portuaria correspondiente remitirá a Puertos del Estado la memoria técnica solicitando dichas servidumbres, las cuales se limitarán a garantizar el acceso a las ayudas y su efectividad. En el caso de las ayudas visuales, las servidumbres podrán referirse a la protección del cono de luz, sus colores, su cadencia y su ritmo, así como a la iluminación del fondo.

Las servidumbres de protección de las ayudas radioeléctricas no podrán suponer limitaciones superiores a las establecidas en la normativa vigente en materia de telecomunicaciones en cuanto a la protección del espacio radioeléctrico.”

2.8. MEDIDAS DE SOSTENIBILIDAD EN EL AMBITO PORTUARIO

El Ministerio de Fomento de España no es ajeno a esta tendencia y ha comenzado a desarrollar una Estrategia de Transporte Sostenible en puertos que se irá implantando en las instalaciones que componen el sistema portuario de titularidad estatal.

Dentro de este marco global, se incluyen algunas medidas ya implantadas desde hace tiempo, como el impulso a las autopistas del mar y al transporte ferroviario con origen o destino en las terminales portuarias o la mejora de la movilidad de vehículos pesados en el entorno portuario, así como otras iniciativas de nuevo cuño como son: desarrollo de las energías alternativas en el transporte; la mejora de la eficiencia energética e impulso al uso de energías renovables, el control de las emisiones difusas en la manipulación de los graneles sólidos o líquidos, la mejora de la trazabilidad y el grado de valoración de los residuos de construcción en rellenos portuarios, la optimización de la respuesta ante emergencias por contaminación marina, la contribución a la mejora de la calidad del agua y sedimentos de los puertos, la contribución a evitar el vertido de desechos procedentes de buques al mar y la optimización de la gestión y uso del agua en puertos.



Conscientes de que se trata de un reto ineludible e inaplazable, desde la APMA se está impulsando la **Iniciativa Puerto Verde**, desde una perspectiva ambiciosa pero también realista. Se trata de poner en marcha proyectos con objetivos realizables y resultados medibles, que permitan al recinto portuario malagueño mejorar su calidad medioambiental, como contribución a los objetivos globales de lucha contra el cambio climático, y como acción de mejora de su inserción y relación con el entorno urbano, aportando a la ciudad un entorno más sostenible, más limpio y, en definitiva, más amable para el ciudadano.

El ámbito de actuación comprende los viales rodados de acceso al Dique de Levante, tanto en su zona elevada que dan acceso directo a la explanada del Dique y a las estaciones marítimas, como el vial deprimido de acceso al ADL.

3. PROPUESTA DE CONDICIONES URBANÍSTICAS A APLICAR A LA NUEVA PARCELA “B” Y A LA NUEVA PARCELA “C2” DEL SECTOR 2 “PLATAFORMA DEL MORRO”

Partiendo de lo anteriormente expuesto en cuanto a la justificación del presente expediente de Modificación Puntual del Plan Especial, se proponen las necesarias condiciones de un singular equipamiento hotelero que sea capaz de generar una importante cualificación de uso turístico en el recinto portuario y que enlace y conecte con las actuaciones ya realizadas en el Muelle 1 y 2, así como controlar la incidencia tanto en la percepción visual y paisajística de la futura propuesta como de sus repercusiones de compatibilidad urbana con las nuevas Estaciones Marítimas y el Puerto Deportivo.

En cuanto al primer apartado de los parámetros urbanísticos para hacer posible y viable una propuesta de estas características, se proponen las siguientes modificaciones puntuales a lo establecido actualmente en el Plan Especial del Sistema General del Puerto de Málaga:

3.1. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN:

La nueva parcela "B" en el SECTOR 2 PLATAFORMA DEL MORRO, PUERTO DE MALAGA, surge para hacer viable la posibilidad de una sola operación que permita por un lado clarificar las opciones de futuro de esta zona del Dique de Levante del Puerto, y potenciar los actuales usos de la Estación Marítima y Puerto Deportivo, sin olvidar uno de sus principales objetivos como sería completar y conectar la actual oferta comercial de los Muelles 1 y 2, que requieren su vinculación con los nuevos usos del Dique de Levante de las nuevas operaciones allí realizadas de la Estación Marítima y el Puerto Deportivo.

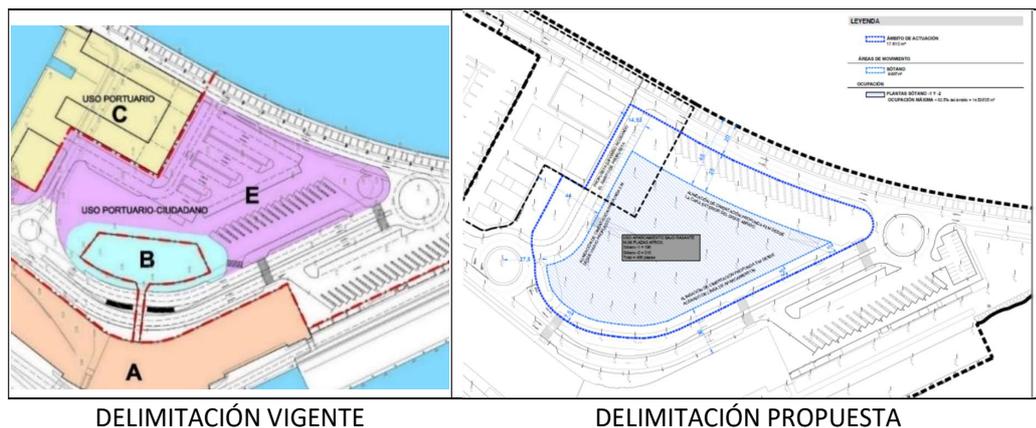
Para lograr estos objetivos, se regularizan los límites de la PARCELA "B", incorporándole parte de la parcela C (denominada "C2") como ámbito de reordenación externa a la futura edificación permitiendo modificar el trazado viario coherente con lo dispuesto en el Estudio de detalle del Club Náutico aprobado en 2019, se considera fundamental para concentrar un potente uso hotelero-comercial capaz de atraer y conectar el flujo urbano que generan los



Muelles 1 y 2 en pleno uso y con necesidad de ser potenciado con una operación como la que se propone.

Por tanto, la superficie de actuación es la parcela “B” es de 15.595 m² de suelo neto más la parcela llamada “C2”, con una superficie de 2.015 m² de suelo para viales, aparcamientos y zonas de libre esparcimiento, lo que suma un total de 17.610 m².

COMPARATIVA DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN



3.2. JUSTIFICACION DEL INCREMENTO DE EDIFICABILIDAD (ART. 13.4)

Se plantea fijar un techo máximo edificable acorde con una propuesta hotelera- comercial capaz de permitir su viabilidad comercial y funcional, atendiendo a la casuística de casos similares en otros puertos nacionales (como es el caso de la operación del WT Hotel Barcelona en el Recinto Portuario de Barcelona) y adecuándolo a la escala de la operación que se pretendería en el Puerto de Málaga.

Para ello se fija un techo máximo edificable sobre rasante de **cuarenta y cinco mil metros cuadrados de techo (45.000 m²t)**, que incluya todos los usos de la propuesta dentro de sus parámetros edificatorios, y en plantas bajo rasante para servicios y aparcamiento que permita cumplir con la reglamentación urbanística municipal vigente y con las reservas mínimas necesarias de aparcamiento que requiere la nueva operación hotelera que se pretende desarrollar.

Siguiendo las determinaciones del artículo 13.4 de las Ordenanzas Generales de edificación de la Modificación del Plan Especial del Puerto vigente (2010), en referencia a la EDIFICABILIDAD MÁXIMA SOBRE RASANTE de las edificaciones en la ZONA PORTUARIA-CIUDADANO, establece que el índice de edificabilidad aplicable sobre la superficie total de la zona no excederá de 0,50 m²t/m²s.



Antes de continuar, debemos decir que, como recoge el informe de la GMU que traslada a esta APMA los requerimientos derivados de las alegaciones recibidas, “con respecto al índice de edificabilidad debemos aclarar que el Plan Especial establece dos tipos de índice de edificabilidad máximo, uno para las edificaciones incluidas en la zona delimitada para el uso general portuario (0,30 m²t/m²s según art 15.5) y otro para las edificaciones incluidas en la zona delimitada para el uso general ciudadano-portuario (0,50 m²t/m²s según art 13.4).

En particular, dentro del uso Portuario-Ciudadano en el que contiene el nuevo edificio hotelero objeto de la modificación, incluye edificabilidades de las estaciones marítimas del dique de levante y plataforma del atracadero, dársenas deportivas portuarias del dique de levante y plataforma de San Andrés, equipamientos, locales portuarios, puerto pesquero y edificios varios de la plataforma de San Andrés. Se puede comprobar que la edificabilidad total que resulta, como ya se ha mencionado, corresponde a lo previsto tanto en edificaciones ubicadas en la zona portuario- ciudadano y como en edificaciones en la zona portuaria.

Además, en aras de poner algo de luz sobre esta cuestión y evitar contradicciones al respecto de la edificabilidad prevista en el Plan Especial del Puerto, y lo que determina el Plan General en dicho asunto, es necesario significar lo siguiente:

a) El planeamiento general (en su día PGOU 1997) estableció un límite de edificabilidad máxima de 0,32 m²s/m²s sobre el total de los 995.000 m² del ámbito portuario, lo que supondría un límite máximo de 318.400 m²t (995.000 x 0,32) sobre todo el ámbito portuario. El PGOU de 2011 hoy vigente, sin embargo, no establece este parámetro como límite en su ficha de regulación del Sistema General Portuario. Esta ficha urbanística remite a lo aprobado en el Plan Especial de 1998 y posteriores modificaciones.

b) El planeamiento de desarrollo (Plan Especial del Puerto de 1998) reguló la edificabilidad máxima en el puerto (como hemos comentado anteriormente) a través de sendos índices máximos de edificabilidad, uno referido a las edificaciones en ZONA CIUDADANO-PORTUARIA (0,50 m²t/m²s) y otro para las edificaciones en ZONA DE USO PORTUARIO (0,30 m²t/m²s). Estos son los que han de tenerse en cuenta en esta modificación y deben aplicarse en la superficie delimitada para cada zona de manera independiente.

c) Para el caso de la zona portuaria, el art 15.1 regula además una excepcionalidad (propia de la singularidad que se les asigna a los sistemas generales en zonas de dominio público portuaria) al establecer en dicha zona (uso general propiamente portuario) que “se podrán llevar a cabo cuantas edificaciones, construcciones o instalaciones sean necesarias para el normal desarrollo de los usos asignados en las correspondientes ordenanzas de uso”. Por ello, en cada modificación del Plan Especial tramitada desde su aprobación en 1998 se han ido incrementado las edificabilidades de las construcciones previstas en dicha zona, como ha sido así en el incremento de edificabilidad en las estaciones marítimas del Morro y del Atracadero que de los 6.000 m²t y 4.000 m²t definidos en el Plan Especial del Puerto de 1998 han pasado, en modificaciones posteriores, a los 17.000 m²t para cada una de ellas, lo que supone un incremento de los 10.000 m²t a los 34.000 m²t actuales .



Lo que se pretende poner de manifiesto con las aclaraciones anteriores, es que el índice de edificabilidad sobre la zona ciudadana-portuaria es un parámetro máximo propuesto por el Plan Especial de 1998 y no una determinación del planeamiento general. Además, es significativo que de los 135.000 m² de techo edificable que permitía en el Plan Especial aprobado en 1998, por necesidades portuarias, el Plan Especial del Puerto aprobado en 2010 al reducir la superficie destinada a uso general Ciudadano-portuario de 270.000 m² a 160.605 m², al aplicar el mismo índice que en 1998 (0,50 m²t/m²s), redujera también la edificabilidad máxima en la zona de interacción Puerto-Ciudad, lo que no parece lógico.

Por tanto, siguiendo de nuevo con el mismo artículo 13.4, las superficies previstas inicialmente comparadas con las superficies construidas o pendientes de construir en toda la zona portuaria-ciudadano son:

SUPERFICIES DE SUELO Y TECHO MÁXIMO ASIGNADO EN EL USO CIUDADANO - PORTUARIO							
ÁMBITO	SECTOR	AÑO 1998		AÑO 2010		AÑO 2017	
		Suelo	Techo	Suelo	Techo	Suelo	Techo
Plataforma del Morro	2		6.000,00	28.683,00	0,00	24.783,00	45.000,00
Dique de Levante - Plataforma Atracadero	3		6.000,00	27.035,00	0,00	29.038,00	0,00
Muelle 1,2 y Esquina	6-7-8	270.000,00	34.000,00	76.662,00	24.100,00	78.535,00	24.100,00
Muelle Heredia	10		37.000,00	11.772,00	30.900,00	11.227,00	30.900,00
Plataforma de San Andres	12		40.000,00	16.453,00	11.000,00	19.840,00	11.000,00
TOTALES		270.000,00	123.000,00	160.605,00	66.000,00	163.423,00	111.000,00
EDIFICABILIDAD RESULTANTE [m ² /m ² s]		0,46		0,41		0,68	

*Edificabilidad máxima establecida en el PE-1998: 0,50 m²/m²s (135.000 m²)

La superficie del ámbito portuario-ciudadano tras la aprobación de la DEUP es de 163.423 m² (según se detalla en el plano PO-01). Aplicada esta superficie al índice máximo de edificabilidad (0,50) supone una edificabilidad máxima de 81.711,5 m² de techo.

Teniendo en cuenta que el incremento de la edificabilidad en esta zona portuaria-ciudadano, por el posible desarrollo de la instalación hotelera es de 45.000 m²t, con las edificabilidades previstas suma un total de 111.000 m²t, muy por encima de los 81.711,5 m² de techo máximo indicado.

Es cierto que el Plan Especial primitivo del Puerto de 1998 (pág. 307) preveía con el mismo índice de edificabilidad de 0,50m²/m² (que no ha variado en ningún momento) pero sobre una superficie entonces de 270.000 m² de suelo, lo que arrojaría una edificabilidad máxima sobre rasante de 135.000 m²t, si bien en la propuesta se contemplaba un techo máximo sobre rasante de 123.000 m² de techo máximo.



En la situación actual, de acuerdo con lo previsto en la DEUP, y para hacer posible la edificabilidad total pretendida en esta nueva modificación del Plan especial que asciende a 111.000 m² de techo (incluyendo la propuesta de hotel) y sobre una superficie de 163.423 m², el índice de edificabilidad debería modificarse siendo este el resultante de dividir la superficie total por la edificabilidad la superficie de suelo:

$$I_e = 111.000 \text{ m}^2 \text{t} / 163.423 \text{ m}^2 \text{s} = 0,68$$

En definitiva, la presente modificación supone un incremento del índice de edificabilidad, que pasa del 0,5 al 0,68, un 36% más, pero sigue siendo el techo máximo propuesto de 111.000 m², un 10% inferior a la edificabilidad asignada en el Plan Especial de 1998.

En cuanto a la justificación sobre el establecimiento de las edificabilidades en las distintas Zonas y Usos del Puerto, hay que significar que el PGOU de 2011, hoy vigente, no establece ningún parámetro como límite a la edificabilidad máxima en su ficha de regulación del Sistema General Portuario. Dicha ficha urbanística del PGOU remite a lo aprobado en el Plan Especial del Puerto de Málaga de 1998 y posteriores Modificaciones, de cuya Documentación se deduce que, aunque la superficie de suelo asignada a la Zona Portuaria-Ciudadana en el Plan Especial de 1998 era de 270.000 m² y se redujo hasta los 160.605 m² en el Plan Especial de 2010, por razón de desafecciones de suelos que pasaron a un Uso Ciudadano, no por ello se haya de renunciar a las edificabilidades asignadas para dicha Zona en el conjunto del ámbito portuario.

Del mismo modo, y por motivos de oportunidad y cambios en la evolución de los servicios propios de la actividad portuaria, las sucesivas Modificaciones aprobadas del Plan Especial han ido incrementando la edificabilidad de parcelas concretas de la Zona Portuaria, tal y como ha ocurrido con las terminales de Cruceros Turísticos, debido al gran incremento experimentado por esta actividad, pasando de los 10.000 m² t. del Plan de 1998 hasta los 34.000 m² t. en el Plan Especial vigente.

3.4. SEPARACIÓN A LINDEROS

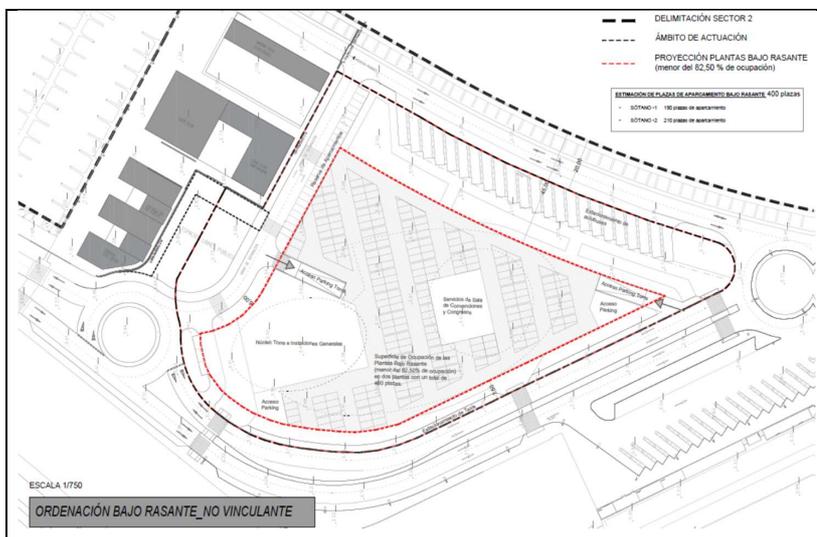
Se establece una separación de todo cuerpo edificado en la parcela calificada para uso hotelero a los linderos de cinco metros (5 m) en todo su perímetro, incluso en el lindero colindante con el espaldón del dique de levante que se encuentra a veinte metros (20 m) medidos tierra adentro desde el paramento exterior del espaldón del Dique de Abrigo de Levante, según se establece en el artículo 72.4 del TRLPEMM, aprobado por R.D. 2/2011, de 5 de septiembre.

No obstante, toda la cimentación para la edificación de las instalaciones deberá tener en consideración la línea de retranqueo de al menos 45 m. dentro de la propia parcela medidos desde la cara exterior del espaldón del dique debiendo el diseño propuesto por el concesionario garantizar la no afección ni invasión de la cimentación del citado espaldón del Dique de Levante, que deberán incluirse como espacios libres ajardinados y ordenación del



aparcamiento de autobuses. En cualquier caso, su valor final se establecerá una vez comprobada que la cimentación del hotel no afecta a la estabilidad del Dique de Levante.

También se respeta la mayor distancia existente (> 5 m.) en el bordillo interior de la acera que limita con el vial de acceso a las Estaciones Marítimas.



SEPARACIÓN A LINDEROS

3.5. ALTURA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN

Se mantiene la altura máxima actual del Plan Especial de PB + 2 Plantas (12 metros de altura sobre rasante) en lo que será el basamento principal de la edificación, permitiéndose puntualmente en el cuerpo de la torre que exige el uso hotelero, una altura máxima de treinta y cinco plantas (35 plantas) sobre la coronación del basamento.

En cualquier caso, la altura máxima total medida desde rasante (pavimento actual) hasta la coronación de la torre no será superior a los 150 metros. Esta limitación queda justificada por la escala de los principales “hitos referenciales de la Ciudad” (Catedral, Equitativa, Edificaciones en la Malagueta), así como las grandes grúas existentes en el Puerto y los cruceros que atracan en este Dique de Levante.

Asimismo, se permitirá la ocupación bajo rasante para la ubicación de aparcamientos y servicios, con el fin de cumplir con las normativas vigentes relativas a las dotaciones mínimas exigidas para los usos previstos.

3.6. ORDENACION DE VOLUMENES

Se permite una ordenación libre de la edificación dentro de la delimitación establecida en la unión de las dos parcelas E y B, con las siguientes limitaciones de ocupación motivadas



principalmente para controlar la escala volumétrica de la misma y evitar sus impactos visuales en la fachada marítima del Puerto y la Ciudad:

- Basamento (PB+2) + Torre: El conjunto basamento más torre tendrá una ocupación máxima del cincuenta por ciento (50%). En ningún caso la ocupación de la torre será superior al diez por ciento (10%) de la superficie de actuación.
- Plantas bajo-rasante: se permitirá la ocupación de dichas plantas bajo rasante, con un retranqueo de al menos 45 m. desde la cara exterior del dique, salvaguardando así la cimentación del cajón del dique y asegurando su estabilidad; en cualquier caso, su valor final se establecerá una vez comprobada que la cimentación del hotel no afecta a la estabilidad del Dique de Levante. Esta reducción supone en la superficie total bajo rasante la ocupación de un 82.5% de la parcela que deberá solucionarse en la nueva propuesta bajo rasante adaptándose a dicho retranqueo.
- Espacios libres de uso público: serán como mínimo el 50% (incluido plazas, jardines, zonas de espera, aparcamientos de autobuses y taxis), con el fin de garantizar la calidad ambiental de dichos espacios libres colindantes.

Deberá proyectarse la ordenación de volúmenes del basamento y la torre de tal forma que, si bien se permite una ordenación libre, deberá seguir los siguientes criterios basados en el actual funcionamiento de la Estación Marítima y Puerto Deportivo:

- La ordenación del basamento deberá cualificar el diseño de sus fachadas comerciales a la Estación Marítima para potenciar la imagen urbana que requiere el conjunto de las actuaciones en este sector Portuario del Dique de Levante, potenciando los espacios de acceso viario a la propia Estación Marítima y Puerto Deportivo.
- La torre del hotel procurará situarse en la cabecera de la parcela, dando su fachada al eje del paseo de acceso al Dique de Levante desde la Farola, liberando así el espacio colindante con la Estación Marítima, y Puerto Deportivo para evitar conflictos espaciales entre las edificaciones existentes.
- Los accesos al aparcamiento bajo-rasante deberán situarse evitando la congestión viaria de accesos.
- La reserva de ampliación de la parcela “C2” deberá destinarse a solucionar los aparcamientos actualmente existentes en la parcela “E” donde se ubicará la propuesta y darle continuidad a la estructura de los espacios libres colindantes con la edificación del hotel así como a los viales perimetrales.

3.7. ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD.

Un primer estudio de tráfico y movilidad, de julio de 2015, fue remitido a la Gerencia Municipal de Urbanismo para su informe, comprobándose que la situación resulta admisible, pero debiéndose corregir el estudio en el sentido indicado en los informes técnicos de esa Gerencia, de fecha 1 de marzo de 2016.



En octubre de 2016, y una vez corregido en el sentido indicado (SEPARATA 4), se hace una diagnosis del escenario previsto, una vez puestos en carga los dos focos generadores y atractores de flujos de movilidad -Hotel y Estación Marítima- para determinar las nuevas demandas generadas y el futuro modelo de movilidad. De ello, se apunta a:

- Que los resultados evidencian que existe capacidad física y de gestión viaria suficiente para asumir el nuevo escenario de cargas y mantener patrones de movilidad convergentes con los actuales sin colapsos, se tendrán en el escenario futura una circulación con marcados comportamientos continuistas a los que en la actualidad se producen diariamente en este potente eje de conexión Este-Oeste de la ciudad de Málaga.
- Que, por tanto, se obtiene que las patologías de la circulación motorizada y con ellas, los patrones que se vienen apreciando en hora punta en la gestión de la movilidad en esta zona del espacio viario de la ciudad de Málaga, se deben en su totalidad, y de manera casi integral, a las componentes y características que han adquirido como casi únicos ejes de tráfico de paso y de conectividad Este-Oeste de la Ciudad.
- Que en el análisis se demuestra que el grado de representatividad de la nueva demanda generada en comparación con los tráfico de paso es pequeño, de segundo orden y menos relevante e influyente en los patrones generales de movilidad Este-Oeste a nivel Ciudad que los tráfico de base.
- Que, a nivel local, las intersecciones analizadas aumentan sus ratios de ocupación, tiempos de demora, y longitud de colas, **pero no se producen oscilaciones en los flujos que se transfieran en interferencias graves que pongan en riesgo la capacidad operativa del sistema viario del tronco principal Avda. Cánovas del Castillo – Paseo Los Curas – General Torrijos y sus conexiones con el Paseo de la Farola y Paseo Ciudad de Melilla.** Por tanto, **se entiende que son asumibles en las franjas punta del día.** Aunque sus ratios de congestión aumentan y las fricciones se hacen un poco más densas, esta situación es transitoria a lo largo del día, las puntas diarias alcanzan las 4 horas en total. Además, se trata de un volumen total de horas muy bajo a lo largo del año.
- Que las nuevas demandas generadas no colapsarán los ejes viarios principales de comunicación Este-Oeste y tampoco limitarán la entrada y salida desde los viarios de acceso al Dique de Levante, si bien suponen un incremento sobre los tráfico habituales de paso.
- Que **en el evento del día de máxima solicitud planteado** representa un estado límite de servicio con probabilidad de ocurrencia muy baja. Que la afección directa global sobre la totalidad del espacio viario analizado oscila dentro de un orden de magnitud bajo, desde un 4.3% para Avda. Cánovas del Castillo sentido Este, hasta el 12,5% para Avda. Cánovas del Castillo en sentido Oeste.

Y por todo ello se concluye que:

- El espacio viario presentará capacidad y funcionalidad operativa suficiente en los usos y actuaciones previstas.



- El espacio viario soportará las nuevas demandas generadas, con solvencia para todos los escenarios intermedios durante el desarrollo de las actuaciones previstas y en funcionamiento.
- Los análisis han demostrado que las afecciones derivadas de esta actuación, para las relaciones y patrones de movilidad de los ejes y áreas centrales de la ciudad, serán técnicamente imperceptibles. No se prevén variaciones a consecuencia de la puesta en carga de los nuevos usos.

En definitiva, pensado el modelo, calculado y comprobado con simulación y predicción numérica en sus cargas se puede establecer que la respuesta del espacio viario ante las demandas agregadas de tráfico generados por los nuevos usos previstos, en todas sus componentes, será positiva tras el desarrollo en el escenario futuro de la actuación prevista con el complejo Hotelero.

No obstante, tras el informe emitido por el Área de Gobierno de Ordenación del Territorio, Movilidad y Seguridad del Ayuntamiento de Málaga en el cual se solicitó que se realizaran por la APMA determinadas aclaraciones dentro del expediente administrativo que nos ocupa se procedió a aclarar, mediante escrito remitido con fecha 15 de junio de 2020, los puntos recogidos con detalle en la memoria de esta modificación.

3.7.1. ACUERDO PARA LA IMPLANTACIÓN DE USOS EN EL DIQUE DE LEVANTE

A la vista de lo expuesto y desde la perspectiva exclusiva del escaso impacto que el Hotel presenta sobre los patrones de movilidad ordinarios y generales de los ejes Este-Oeste, cuya incidencia no produce alteraciones a la normalidad de los desplazamientos motorizados en los ejes principales de la ciudad de Málaga (debido al bajo número de movimientos que genera, a su desacoplamiento respecto de las horas punta existentes en eje principal Cánovas - Paseo de los Curas, y al exceso de capacidad del viario del dique de Levante). Se considera, a tenor de las conclusiones alcanzadas en el Estudio de Movilidad, que la nueva demanda generada por el uso hotelero resulta compatible con la “Modificación Puntual de Elementos en la Plataforma del Morro e Incremento del Índice de Edificabilidad en el Plan Especial del Puerto” instada por esta Autoridad Portuaria.

No obstante, tras el informe enviado en el sentido ya expuesto, se ha remitido una adenda posterior, de 28 de julio de 2020, por la cual se propone que se incorporen las siguientes medidas adicionales en materia de movilidad sostenible que deberán ser implementadas **OBLIGATORIAMENTE** por el adjudicatario en la gestión de la concesión:

1. Plan de Transporte al trabajo. El concesionario deberá implementar dentro de la gestión de la concesión y antes del inicio de la explotación de ésta, como requisito imprescindible, un plan de transporte para sus trabajadores, en el que se contemplen, como mínimo las siguientes medidas: gestión del aparcamiento propio, fomento de transporte público y del coche compartido, incentivo del uso del a bicicleta y de caminar, lanzaderas y rutas de empresa, mejora de la infraestructura peatonal y ciclista, etc. Las medidas contarán con los recursos específicos y suficientes para su correcta



implantación. Por otra parte, existirán mecanismos de seguimiento que midan la evolución del cumplimiento de objetivos del plan y, en su caso, corrijan las desviaciones ajustando las medidas o implantando otras nuevas.

2. Operaciones de carga y descarga de mercancías. El concesionario deberá implementar dentro de la gestión de la concesión y antes del inicio de la explotación de ésta, como requisito imprescindible, un área de carga y descarga propia, que no implique el uso los espacios públicos, y que, preferentemente, se encuentre en el interior del edificio. En este sentido el licitador en su proyecto de gestión deberá incluir soluciones tecnológicas que planifiquen y permitan una gestión inteligente de las operaciones de carga y descarga, realizando las mismas fuera de los periodos punta, haciéndolos compatibles con el resto de demandas existentes en la zona de forma que no se vean empeorados los niveles de servicio.

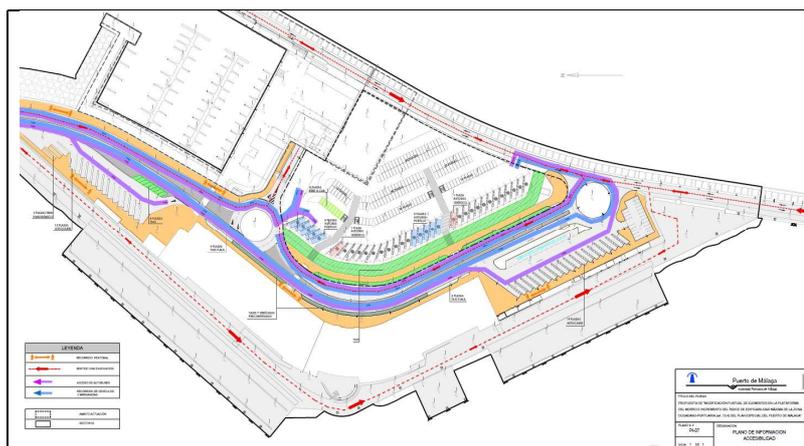
3.7.2 INTERMODALIDAD Y APARCAMIENTOS

Disponibilidad de aparcamientos en la Plataforma del Dique de Levante.

En relación con la disponibilidad de aparcamientos en la Plataforma del Dique de Levante, actualmente el área a la que se pretende asignar el uso hotelero, la del ámbito de la actuación, no tiene uso específico utilizándose como zona de reserva de aparcamientos sin regulación horaria para vehículos ligeros, así como para el aparcamiento regulado del transporte público (autobuses y taxis) que da servicio al tráfico de cruceros.

Esta zona, actualmente, tiene capacidad para estacionar:

- 163 plazas de turismos.
- 34 plazas de autobuses que se suman a las 36 plazas de autobuses existentes en las explanadas que se encuentran a la salida de cada una de las terminales de cruceros (17 en la terminal A y 19 en la B).
- Varios espacios para taxis, incluidos dos viales interiores para absorber a los taxis en cola en días con estancia de Crucero(s).



En el diseño de la nueva ordenación prevista del futuro hotel, se mantienen las dotaciones en cuanto a reservas de plazas de aparcamiento en superficie para **taxis**, distribuidas en el acerado alrededor de la parcela objeto de esta modificación y en el acerado de ambas terminales de cruceros (A y B), como hasta ahora. Para los **autobuses** la nueva ordenación contempla 23 plazas en la parte trasera de la parcela, que se sumarán a las 36 que se mantienen en las salidas de las terminales de cruceros.

En todo caso, para el flujo de pasajeros habitual (detallado en el estudio de movilidad que se presenta como SEPARATA 4, páginas 19 a 34) y la rotación que se produce en un momento de máxima afluencia, dado que 59 autobuses (23+17+19) permitirán absorber el embarque o desembarque simultaneo de unos 10.000 pasajeros de los que 2.500 son los que realizan excursiones en autobús, lo que, teniendo en cuenta que los autobuses tienen una capacidad media de 56 pasajeros, arrojaría una cifra de 47 autobuses, dejando las restantes plazas, 12, para los autobuses “lanzadera” o “shuttle” que hacen la rotación con el centro de la ciudad de Málaga. No obstante, en ocasiones puntuales podrá estudiarse la viabilidad de generar una estrategia temporal que durante un periodo de gran afluencia pueda solventar una mayor demanda.

Para el Hotel se realiza en el mismo estudio unas previsiones de uso en autobús con un máximo de 2 plazas en hora punta, del todo compatibles con la demanda de Cruceros relatada.

Respecto a la dotación de aparcamiento en superficie de los **vehículos privados**, la situación actual de plazas se ve modificada puesto que, parte de ellas se trasladan al aparcamiento de rotación vinculado a las estaciones Marítimas y al tráfico de cruceristas, en la parcela E con capacidad para unos 25 vehículos y el resto de la dotación de plazas de aparcamiento de vehículos particulares, como se describió en la propuesta de Modificación Puntual, se ubican dentro de la parcela del hotel, situándose en las plantas de los sótanos bajo rasante que requiera para el cumplimiento de su normativa. Incluye el servicio a la Estación Marítima, mejorando en lo posible su funcionalidad y accesibilidad, que deberá seguir realizándose desde el viario existente y sus dos rotondas de interconexión.

A fin de satisfacer las demandas puntuales de subida y bajada de viajeros, se habilitan tres plazas de aparcamiento junto a la rotonda vinculado en este caso al uso del hotel.

Esta propuesta incluye el servicio a la Estación Marítima, mejorando en lo posible su funcionalidad y accesibilidad, que deberá seguir realizándose desde el viario existente y sus dos rotondas de interconexión.

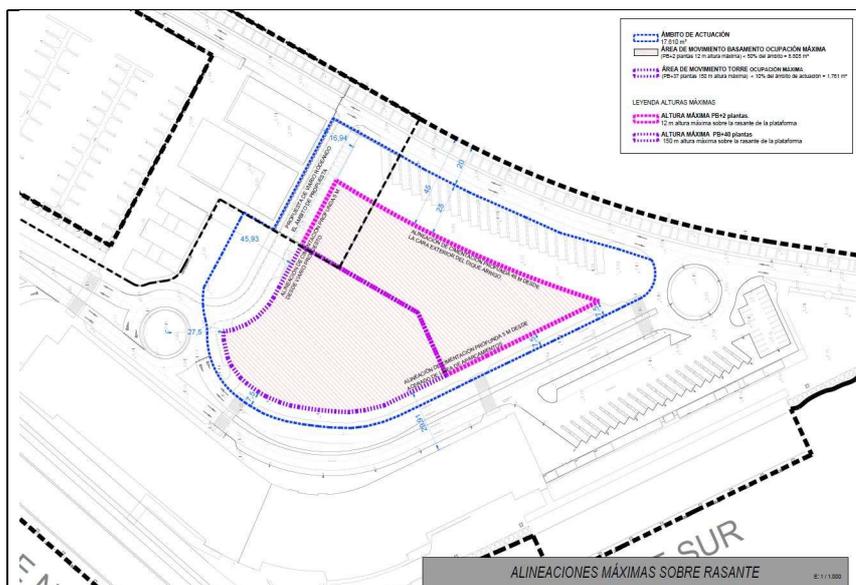
Las plazas mínimas exigidas (cifra que podrá ser mejorada por los promotores), de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, aprobada por Orden de 28 de julio de 2011, BOJA nº 170 de 30 de agosto, así como con lo dispuesto por la Junta de Andalucía en el Decreto 47/2004, de 10 de febrero, de establecimientos hoteleros que estipula en su Anexo 1 “Requisitos mínimos específicos para el grupo de hoteles” requisito 5.B), se distribuyen de la siguiente forma:



- Para el hotel, las reservas mínimas en instalaciones de 5 estrellas: una plaza por cada 3 habitaciones, que corresponde aproximadamente a 135 plazas de aparcamiento. No obstante, según el criterio de la Junta de Andalucía, más restrictivo, de una plaza por cada dos habitaciones, teniendo en cuenta la posibilidad de alcanzar, según los estudios anexos a esta memoria, las 404 habitaciones, **corresponderían 202 plazas de aparcamiento.**
- Para el uso del Centro de Congresos, las reservas mínimas serán de una plaza de aparcamiento por cada 15 localidades hasta 500 localidades de aforo, y a partir de esta capacidad, una plaza de aparcamiento por cada 10 localidades, por lo que con un aforo de 1.000 localidades **se necesitarían aproximadamente 83 plazas (33+50).**
- Se destinan **un mínimo de 100 plazas de aparcamiento a los usos relacionados con la Terminal de Pasajeros y zonas comerciales.**

Estas 385 plazas de aparcamiento de uso público para vehículos ligeros complementarían el resto de plazas que existen en el Distrito de la Malagueta, y parte del distrito Centro, que cuenta control SARE en superficie y aparcamientos subterráneos en Cervantes, Muelle Uno Paseo de los Curas y Muelle Uno Farola, con 886 y 1000 plazas, respectivamente.

A la vista de lo anterior se considera que con la propuesta realizada se garantiza el aparcamiento tanto de los vehículos asignados al servicio público como de los vehículos particulares que accedan a las instalaciones ubicadas en el dominio público portuario.



3.8. CALIDAD ESTÉTICA Y MEDIDAS MEDIOAMBIENTALES:

La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático fue uno de los tres convenios adoptados en la cumbre de la tierra celebrado en Río de Janeiro en 1992. Se puede



decir que constituye el momento en el cual la comunidad internacional toma conciencia de una manera formal del grave deterioro que la acción humana está provocando en la salud del planeta.

De hecho, la constatación de que la situación podía ser más negativa de lo inicialmente previsto llevó a la decisión de que eran necesarios acuerdos que avanzasen en propuestas concretas, con compromisos que tuviesen resultados medibles en términos de mejora medioambiental o, cuanto menos, una ralentización de deterioro. Por esta razón se llega en 1997 al protocolo de Kioto en el que por primera vez se introducen objetivos jurídicamente vinculantes de reducción de emisiones: en concreto, un 18% con respecto a los niveles existentes en 1990 a nivel global y un 20% a nivel de la Unión Europea.

Un paso adicional en esta concienciación internacional se alcanzó el Acuerdo de París de 2015, en el cual se incluyen también en las estrategias de reducción de emisiones a los países en vías de desarrollo.

Por su lado, la Unión Europea ha adoptado compromisos especialmente rigurosos en materia de reducción de emisiones, y en concreto en su marco sobre el clima y la energía 2030, que da forma el compromiso contraído en la cumbre de París, la Unión se ha comprometido al cumplimiento de los siguientes objetivos para 2030:

- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al menos un 40% respecto a los niveles de 1990.
- Mejorar la eficiencia energética en un 27%.
- Aumentar el porcentaje de energía procedente de fuentes renovables hasta alcanzar un 27% del consumo final.

Es evidente que estos objetivos globales nos vinculan a todas las instituciones; ya que más allá de la planificación internacional y nacional son las acciones individuales realizadas a nivel empresa e individuo donde se alcanzarán no solo los objetivos planteados, sino una concienciación real de la magnitud del problema y la importancia de su resolución para la salud del planeta.

Desde esta perspectiva, los puertos constituyen un elemento esencial dentro de los flujos mundiales de tráfico de mercancías y, en consecuencia, cualquier actuación encaminada al cumplimiento de los objetivos contra el cambio climático tiene un enorme efecto multiplicador.

En su comunicado de 2013 "Puertos: Motor de Crecimiento", la Comisión Europea pone de relieve la importancia de los puertos en el desarrollo comercial de la Unión Europea, ya que canalizan el 74% de las importaciones/exportaciones de la Unión, y el 37% de los intercambios internos. En particular, en España, los puertos dan tránsito al 85% de las importaciones y al 60% de las exportaciones.

Así mismo, en dicho documento, la comisión estima que, en un escenario de crecimiento reducido, el volumen de mercancías movido por los puertos de la Unión en el horizonte 2030



será un 50% mayor que el registrado en 2001, año en el que ya se habían alcanzado los 3700 millones de toneladas.

Ante dichas perspectivas, resulta esencial desarrollar estrategias dirigidas a evitar que el incremento en las necesidades de transporte esté acompañado de un incremento equivalente de los impactos que el transporte, y las infraestructuras de transporte, producen en su entorno.

El Ministerio de Fomento de España no es ajeno a esta tendencia y ha comenzado a desarrollar una Estrategia de Transporte Sostenible en puertos que se irá implantando en las instalaciones que componen el sistema portuario de titularidad estatal.

Dentro de este marco global, se incluyen algunas medidas ya implantadas desde hace tiempo, como el impulso a las autopistas del mar y al transporte ferroviario con origen o destino en las terminales portuarias o la mejora de la movilidad de vehículos pesados en el entorno portuario, así como otras iniciativas de nuevo cuño como son, desarrollo de las energías alternativas en el transporte; la mejora de la eficiencia energética e impulso al uso de energías renovables, el control de las emisiones difusas en la manipulación de los graneles sólidos o líquidos, la mejora de la trazabilidad y el grado de valoración de los residuos de construcción en rellenos portuarios, la optimización de la respuesta ante emergencias por contaminación marina, la contribución a la mejora de la calidad del agua y sedimentos de los puertos, la contribución a evitar el vertido de desechos procedentes de buques al mar y la optimización de la gestión y uso del agua en puertos.

Conscientes de que se trata de un reto ineludible e inaplazable, desde la APMA se va a impulsar la **Iniciativa Puerto Verde** desde una perspectiva ambiciosa, pero también realista. Se trata de poner en marcha proyectos con objetivos realizables y resultados medibles, que permitan al recinto portuario malagueño mejorar su calidad medioambiental, como contribución a los objetivos globales de lucha contra el cambio climático, y como acción de mejora de su inserción y relación con el entorno urbano, aportando a la ciudad un entorno más sostenible, más limpio y, en definitiva, más amable para el ciudadano.

Aun no siendo una normativa específica de parámetros de edificación, es preocupación máxima de la APMA garantizar la calidad y la imagen de esta operación, que va a convertirse en una importante referencia para el perfil portuario y de la ciudad desde su fachada marítima.

En este sentido, se plantea como exigencia el estudio pormenorizado de la reacción aerodinámica de los volúmenes arquitectónicos a los agentes meteorológicos (viento, oleaje, etc.) que inciden especialmente en esta zona portuaria del Dique de Levante.

Igualmente, el tratamiento de los materiales deberá estar justificado por razones de integración arquitectónica, de durabilidad ante tales agentes meteorológicos y, por cuestiones visuales, de su importancia paisajística en la fachada marítima portuaria y de la propia ciudad, debiendo incorporarse un análisis visual de la propuesta y su referencia formal al ámbito portuario en donde se ubica.



Asimismo, se ha de tener especial cuidado en los aspectos medioambientales tanto durante la fase de ejecución de las obras como durante la explotación del hotel, con objeto de ser medioambientalmente sostenible, de acuerdo con la normativa vigente en materia de emisiones y contaminantes físicos, de gestión de vertidos, etc. Y considerando que la finalidad de las medidas ambientales protectoras y correctoras es suprimir o atenuar los efectos ambientales negativos, causados por la innovación sobre el cambio climático y llevarlos a niveles compatibles, en especial los de mayor relevancia.

En concreto, se tomará medidas para paliar la reducción de la biodiversidad, mediante actuaciones complementarias a la ejecución del edificio, como el aumento de la superficie vegetal del acerado desde la zona de actuación hasta la Farola, creando así un entrono verde urbano, así como, a nivel de diseño del edificio, integrando la vegetación vertical en distintos puntos de la fachada, ajardinando la cubierta, y seleccionando especies que se adapten fácilmente a las características climáticas de la zona.

Asimismo, se tomará medidas para la diversificación del paisaje y de la calidad ambiental de la zona, mediante actuaciones complementarias a la ejecución del edificio como la creación de una trama verde urbana con la plantación de masa arbórea en los alrededores del edificio, así como creando un diseño que suponga una mejora de la apariencia de la Ciudad en esa zona y dotando al edificio de formaciones vegetales que puedan convertirlo en un futuro en parte fundamental del paisaje de la Ciudad.

El nuevo edificio del Hotel, dado su enclave e importancia estratégica en la Ciudad, deberá contar con las más altas exigencias de sostenibilidad.

Para ello, el conjunto de medidas técnicas esperadas en el proyecto será aquellas que reduzcan significativamente el consumo de energía, agua y recursos medioambientales con respecto a otro edificio convencional que cumpla estrictamente las exigencias normativas medioambientales europeas, estatales, regionales y locales.

Es decir, se invita al edificio a ser un referente en el vital sector turístico de la Ciudad en medidas de gestión medioambiental y energética.

Dentro de este concepto de edificio turístico sostenible, la energía es uno de los factores medioambientales claves del proceso. Dada la posición del edificio respecto al mar, deberá de aprovechar los recursos extraordinarios de que dispone para la gestión y reducción de la demanda de energía a lo largo del año.

Incorporará tecnologías que reduzcan la demanda del conjunto a través de su piel exterior o envolvente, para la que utilizará materiales que se demuestren, bajo simulaciones técnicas reconocidas, que proporcionan una importante reducción de ganancias térmicas con respecto a otros materiales.

Para ello, empleará cristales con alto factor solar y elementos de generación de sombra exteriores e interiores, que provoquen una alta reducción de la transmisión de energía al interior del edificio en horas de verano y por contra permitan la ganancia de energía térmica



en invierno. Es decir, empleará materiales denominados selectivos, que permiten elegir la ganancia térmica del hotel en función de las condiciones ambientales exteriores.

Otros de los factores que influirán en la reducción de la demanda de energía para climatizar el edificio es el aprovechamiento del aire exterior, conocida su calidad y sus extraordinarias condiciones de temperatura por el efecto del refrescamiento del mar, reduciendo la demanda añadiendo como elemento térmico fundamental el aprovechamiento de las ventilaciones naturales y la generación del efecto chimenea a lo alto del edificio para provocar su refrescamiento. Estas técnicas serán gestionadas por elementos de control domótico que permiten su empleo cuando sean requeridas.

3.9. CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

Como criterio de sostenibilidad en una ciudad mediterránea como Málaga, donde existen periodos de sequía cada vez más prolongados, se requiere que un nuevo edificio de la ocupación y relevancia tecnológica del hotel disponga de tecnologías que minimicen el consumo de agua.

Así, incorporará tecnologías que reduzcan los consumos de agua respecto edificios de similares condiciones. Este compromiso debe ser alcanzado con técnicas de reducción del consumo de griferías (perlizadores de agua, sensores de uso y otras), la reutilización de aguas de lluvias y de las aguas grises y en especial y dado el alto contenido de humedad del aire, del uso de la condensación de los sistemas de climatización.

Se propone como objetivo el ser un edificio de consumo de energía casi nula, es decir, un edificio autosuficiente. Para conseguirlo, además de la reducción de la demanda y del empleo de sistemas de alta eficiencia para la producción y distribución de la energía, el edificio deberá emplear fuentes de energías renovables, no solo como son exigidas en el Código Técnico de la Edificación sino las necesarias para alcanzar los niveles de producción de energía al año que la simulación del gasto energético del proyecto refleje.

Por ello, se solicita el uso de la tecnología solar térmica como generador de agua caliente para el uso de consumo (ducha, cocinas, lavandería) combinado con tecnologías asimilables a renovables como bombas de calor geotérmicas y calderas de biomasa. Estos generadores de energía térmica podrán emplearse también para la energía de calor en invierno.

Para la generación de energía eléctrica se solicita el uso de la tecnología solar fotovoltaica combinada con otros sistemas de generación distribuida como micro eólica (dado el enclave expuesto a los vientos del edificio) y de sistemas de trigeneración.

Todo aquello encaminado a que el Hotel genere la misma energía que consume. Además, se fomentarán las tecnologías de transporte verdes, tales como el vehículo eléctrico, el empleo del vehículo compartido, aplicar beneficios a los vehículos verdes (aparcamiento preferente, zonas cercanas a las entradas para carga de vehículos eléctricos y otras estrategias) para hacer



que no solo el usuario final sino también trabajadores, proveedores y otros visitantes del hotel lo hagan mediante tecnologías verdes.

Finalmente, como se viene demostrando en los últimos años, las estrategias de reducción de demanda, consumos y de generación de energías renovables en los edificios deberán ser correctamente gestionadas a lo largo de la vida del edificio que se mantienen e incluso se mejoran significativamente los resultados esperados por el edificio.

Por ello, el Hotel se solicitará como reto el cumplimiento de los más altos estándares en sistemas de gestión de la energía y medio ambiente. La certificación en normas internacionales como ISO 50.001 y 14.0001 y la Calificación bajo el estándar LEED son puntos estratégicos que cumplir por el edificio para no solo partir de un estado energético de excelencia sino para asegurar su mejora continua a lo largo de la vida del edificio.

3.10. REFERENCIAS CON LOS “HITOS” DE LA CIUDAD Y SUS RELACIONES PAISAJÍSTICAS:

Se plantea un análisis comparativo especial con los principales “hitos” de la Ciudad: Catedral, Edificio “La Equitativa”, Edificios en la Malagueta, elementos de las grúas portuarias y los cruceros que competirán en escala y altura con la propuesta del edificio del Hotel. La altura máxima de ciento cincuenta metros (150m.) está analizada desde su integración comparativa en base a las distancias entre estos “hitos o referencias visuales” que van a competir con la propuesta del Hotel. Este análisis comparativo, nos puede demostrar que la escala de la propuesta arquitectónica puede entenderse, comparativamente en el tiempo y la historia de la Ciudad, como resultado de la lógica no solo visual sino también tecnológica que la hace posible. Desde este análisis podemos “leer” los diferentes “hitos” colindantes de la ciudad, como fiel reflejo de los momentos históricos en los cuales fueron construidos como reflejo de su modernidad arquitectónica y de sus avanzadas tecnologías, que han ido transformando su perfil portuario a lo largo de la historia de la Ciudad.

3.10.1 RESPECTO A LAS RELACIONES VISUALES

La propuesta de Hotel en la Plataforma de Levante, contenida en la modificación de elementos del Plan Especial del Puerto, fue objeto de la tramitación reglamentaria del correspondiente documento de la “Evaluación Ambiental Estratégica”, que después de un largo debate motivado por su información pública fue aprobado por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía en octubre de 2017.

Además de todos los contenidos del citado documento, se aportó la verificación de las visuales que se producen desde la ciudad hacia la Torre, incluyendo las referencias de los hitos de la Farola del Puerto así como los elementos portuarios de grúas y silos y la presencia del Barrio de la Malagueta colindante con el Puerto, teniendo en consideración las distancias existentes en la visualización del edificio de la Torre con los elementos referencias citados y con el resto



de las referencias urbanas de la fachada de la Ciudad desde las percepciones que se producen en dichas distancias como principal característica de su relación visual.

La visión relacional de la propuesta de la Torre con dichos elementos va a depender de las distancias existentes entre ellos, al igual que se produce en la búsqueda del enfoque de una cámara fotográfica que actúa de manera similar al ojo humano que recibe la percepción visual de dichas relaciones y en consecuencia de las escalas existentes entre los elementos que visualmente se pretenden relacionar buscando diferentes distancias entre ellos. Anular o modificar dichas distancias provoca una percepción errónea y tergiversada de la realidad al manipularse precisamente la principal condición de la perspectiva visual como es la distancia relacional entre los objetos, y cuya modificación provocaría una deformación irreal de sus escalas y en consecuencia de sus relaciones de percepción visual.

Para verificar estas cuestiones, se ha acudido a la tecnología del manejo de cámaras fotográficas de gran angular de similar campo visual al del ojo humano para obtener lo más exactamente posible esa relación de escalas que se produce en las distancias entre las referencias que se perciben, que en el caso de anularse se produciría una quiebra inevitable de su visión escalar al perder la referencia del espacio o distancia que los relaciona.

Para ello se han fijado unas captaciones fotográficas desde los puntos más conflictivos en su relación con la Farola del Puerto y con el Barrio de la Malagueta, en donde se ha podido verificar la realidad visual de dichos elementos desde diferentes visiones para definir las relaciones de escalas entre los elementos referenciados desde el rigor técnico de la visión ocular que nos proporciona la captación fotográfica de gran angular, para captar las relaciones de percepción visual entre dichos elementos teniendo en consideración las percepciones visuales que producen dichas distancias. No mantener este importante aspecto de la percepción visual sería negar sus propias relaciones en el paisaje general en donde se incluyen los diferentes elementos que se perciben.



*Distancias de la propuesta del Hotel del Puerto con los elementos referenciales de la Ciudad
(Documento de la Propuesta técnica del Hotel)*





Visual fotográfica desde el Muelle 2 recogiendo las relaciones de la propuesta del Hotel con el elemento de la Farola



Visual fotográfica de la propuesta del Hotel y Barrio de la Malagueta desde el restaurante Antonio Martín.



Visual fotográfica del conjunto del Barrio de la Malagueta, Farola y Propuesta del Hotel desde el Muelle 2



3.11. PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO, ARQUITECTÓNICO Y ARQUEOLÓGICO:

El título X de las normas urbanísticas, disposiciones generales, del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, tiene por objeto la regulación administrativa en el ámbito del planeamiento urbanístico de la protección del Patrimonio Arqueológico, con el fin de garantizar la documentación y ejercer la tutela sobre los bienes arqueológicos existentes en el término municipal de Málaga, sea cual sea su estado de conservación, subyacentes o emergentes y sean cuales sean las determinaciones de protección que las figuras vigentes de planeamiento les confieran actualmente.

Forman parte del Patrimonio arqueológico, según la Ley 16/85 del Patrimonio Histórico Español, según el artículo 40.1, los bienes muebles o inmuebles de carácter histórico, susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, hayan sido o no extraídos y tanto si se encuentran en la superficie, como en el subsuelo. Tienen la misma consideración los elementos geológicos y paleontológicos relacionados con la historia del hombre y sus orígenes.

Así pues, el Patrimonio Arqueológico queda integrado por:

- Patrimonio Arqueológico Subyacente: constituido por los depósitos arqueológicos, los bienes muebles en ellos contenidos y las estructuras constructivas o de otro carácter asociadas a aquéllas bajo cota de superficie.
- Patrimonio Arqueológico Emergente: constituido por los bienes inmuebles situados sobre cotas de superficie, susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, sea cual fuere su estado de conservación.

Las intervenciones constructivas, sean de orden arquitectónico o urbanístico, que pretendan realizarse en el ámbito del presente Plan, vienen obligadas a salvaguardar el Patrimonio Arqueológico existente, garantizando su protección, documentación y conservación, cuando así se requiera o establezca por este documento o por norma de rango superior.

Para la intervención constructiva que se plantea en esta modificación puntual de elementos del Plan Especial en la Plataforma del Morro (P.E. Puerto) y, tal y como se recoge en el Documento Ambiental Estratégico a la Innovación de la misma, la alternativa seleccionada, denominada en dicho documento como “Alternativa 1”, para el estudio de la variable correspondiente a “Geología y geotecnia” la “afección es mínima, por las condiciones de cimentación sobre un relleno antrópico controlado”.

En el plano geológico (Hoja Magna 1023 Málaga), el Puerto se engloba en la formación cuaternaria denominada *Qal*, correspondiente a materiales aluviales, terrazas y zonas de rellenos antrópicos, pero gracias a la experiencia en la zona, en concreto, por los estudios geotécnicos realizados para el Muelle 1 y en el entorno de Muelle Heredia, podemos diferenciar dos áreas:

1. Área Este, lindante con la Malagueta que incluye Muelle 1 y el dique de levante (Alternativa 1), presenta un espesor de rellenos y tramos esquistos, filitas y



metareniscas que son la continuación hacia el mar a modo de saliente o cabo del Monte Gibralfaro.

2. Área Central y Oeste del Puerto, donde predominan los rellenos antrópicos y por debajo la formación aluvial del Río Guadalmedina.

Por otra parte, en relación con el impacto sobre el Patrimonio Histórico-Artístico, de los catorce entornos arqueológicos zonificados, sólo uno, la citada zona 1: Conjunto Gibralfaro, Alcazaba, Teatro Romano, podría representar un problema de impacto en la alternativa objeto de esta modificación, que es la que presenta una menor afección sobre el conjunto Histórico de Málaga por estar suficientemente distanciada de la delimitación del Conjunto Histórico. De hecho, según los siguientes planos 1.5.7 del P.G.O.U. de Málaga relativo a “Afecciones y Protecciones Histórico-Artísticas BIC” que delimita el BIC (nivel absoluto de protección), la zona para la que se plantea esta modificación puntual de elementos queda fuera de la delimitación del Conjunto Histórico.

Cabe destacar que en el Registro de bienes arqueológicos del PGOU aprobado para el término municipal de Málaga, no figura catalogada la zona objeto de esta modificación puntual de elementos.

No obstante, ante la eventual afección arqueológica durante la fase de ejecución de las obras de la edificación prevista en la Modificación de Elementos, se remitirá a la Delegación de Cultura y Patrimonio Histórico el futuro proyecto de obra para que se establezcan las medidas de protección del patrimonio arqueológico subacuático que procedan implementar.

Igualmente, emitida la nueva Evaluación Ambiental Estratégica de 8 de mayo de 2023, deberá tenerse en cuenta lo recogido en su apartado 4.4. Consideraciones en materia de patrimonio histórico y cultural:

“Desde el punto de vista arqueológico, la innovación puntual afecta de manera directa a dos espacios acuáticos protegidos:

- ***Pecio de la Corbeta de Crucero alemana Gneisenau inscrito como Bien de Interés Cultural con la tipología de Zona Arqueológica por Decreto 285/2009, de 23 de junio (BOJA nº 129, de 6 de julio de 2009).***
- ***Espacio subacuático Ensenada de Málaga, declarado Zona de Servidumbre Arqueológica por Orden del 20 de abril de 2009 de la Consejería de Cultura (BOJA nº 101, de 28 de mayo de 2009).***

En aplicación del artículo 33 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía cualquier actuación que afecta a un Bien de Interés Cultural requerirá la autorización previa de la autoridad competente. Por su parte, según el artículo 49 de la misma ley, en la Zona de Servidumbre Arqueológica, cualquier remoción del terreno deberá ser notificada con un mínimo de 15 días a la Consejería competente



en la materia, que dispondrá del mismo plazo para ordenar la realización de catas o prospecciones arqueológicas, que se regirán por los dispuesto en el artículo 59.

En el caso que las obras previstas como consecuencia de la “Innovación Puntual de elementos e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona ciudadano-portuaria del Plan Especial del Puerto de Málaga” afecten a los espacios subacuáticos protegidos será necesario que el futuro proyecto de obras sea informado por la Delegación Territorial de Cultura.

Desde el punto de vista Arqueológico, la propuesta es compatible con los valores patrimoniales de la zona. No obstante, ante la eventual afección arqueológica durante la fase de ejecución de las obras que posibilita la “Innovación Puntual de elementos e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona ciudadano-portuaria del Plan Especial del Puerto de Málaga” se propone que el proyecto de obra se remita a la Delegación Territorial de Cultura en Málaga para que se establezcan las medidas de protección del patrimonio arqueológico subacuático que proceda implantar.

La actuación propuesta no se desarrolla sobre ningún otro Bien de Interés Cultural inscrito en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz ni sobre su entorno de protección. No se aprecia que suponga contaminación visual o perceptiva conforme se define en el artículo 19 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, dado que no impide ni distorsiona la contemplación de los restantes Bienes de Interés Cultural existentes en el ámbito del Conjunto Histórico de Málaga, situándose a considerable distancia del mismo. En su consecuencia procede emitir INFORME DE VIABILIDAD a la “Innovación Puntual de elementos e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona ciudadano-portuaria del Plan Especial del Puerto de Málaga”.

3.12. INFRAESTRUCTURAS

El ámbito del Sector 2 del Puerto de Málaga cuenta con todos los suministros necesarios para el funcionamiento de las instalaciones que en ella se han edificado (Estación Marítima, terminales A y B, y marina deportiva y centro náutico) así como el abastecimiento a los barcos que atracan en sus muelles. No obstante, se ha solicitado a ENDESA Distribución Eléctrica SLU y a la Empresa Municipal de Aguas de Málaga (EMASA) certificados de existencia de suministro y se ha recibido como respuesta los escritos que también se adjuntan a esta memoria (incluido en el ANEXO 4).

El desarrollo de un nuevo proyecto como el complejo hotelero que se pretende presupone la necesaria adecuación de los suministros a las nuevas necesidades planteadas por las distintas actividades que se van a implantar.

Respecto a la entrega anterior, el plano PI-06 que representaba conjuntamente el trazado de las infraestructuras existentes y las ampliaciones así conexión para las nuevas demandas se



desdobra en dos planos independientes, siendo el PI-06 el plano que muestra las infraestructuras actuales y el PO-04 las nuevas conexiones. Estas cuestiones habrán de ser incorporadas más detalladamente en el futuro proyecto de obras de urbanización.

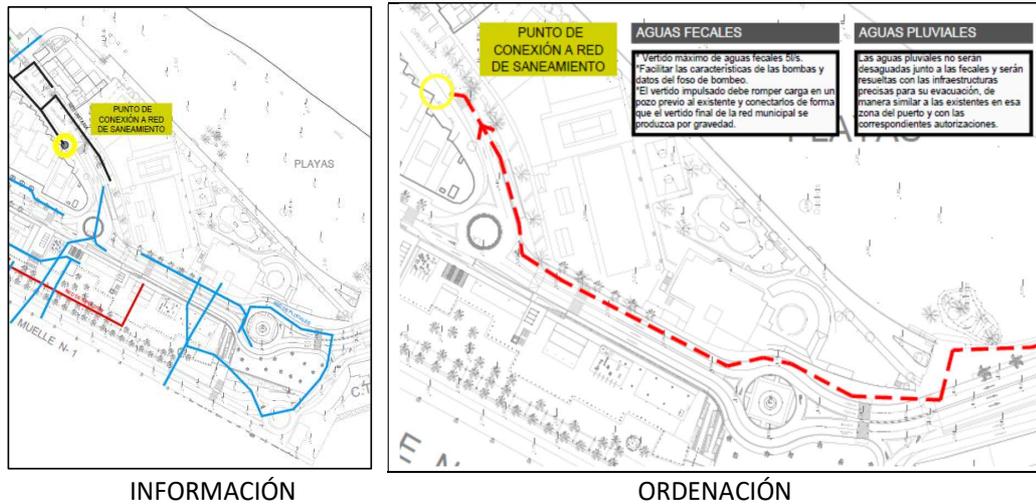
Red de saneamiento

El sistema de evacuación de aguas que presenta el Puerto es unitario, si bien el sistema de captación es separativo, existiendo una red para pluviales y otra para las aguas negras y residuales.

En el plano PI-06 se reflejan los distintos trazados según el informe de EMASA, indicándose el punto de conexión a la red de saneamiento de acuerdo con la propuesta de emplazamiento de la futura edificación.

El plano PO-04 recoge la posible ampliación de trazado, así como las puntualizaciones del escrito de EMASA recogido en el ANEXO 4 que literalmente dice:

“3. Respecto a la red de saneamiento, le indicamos que el punto de conexión sería el marcado en el plano adjunto (Figura 2). Dadas las características y dimensiones de dicha red, se deberá limitar el vertido de aguas fecales a un máximo de 5 l/s. El vertido hasta ese punto entendemos que deberá venir impulsado dadas las cotas existentes. Para alcanzar ese régimen de vertido, nos deberá facilitar las características de las bombas a instalar y datos del foso de bombeo. Además, le indicamos que el vertido impulsado deberá romper carga en un pozo previo al existente y conectarlos de forma que el vertido final en la red municipal se produzca por gravedad.”



En cuanto a las aguas pluviales no serán desaguadas junto a las fecales y serán resueltas con las infraestructuras precisas para su evacuación, de manera similar a las existentes en esa zona del puerto y con las correspondientes autorizaciones.

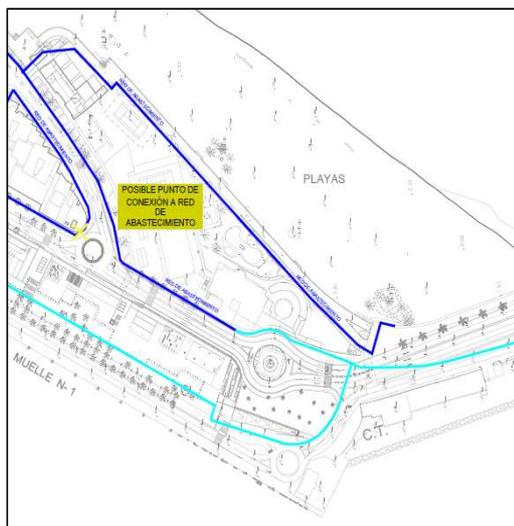
Red de abastecimiento



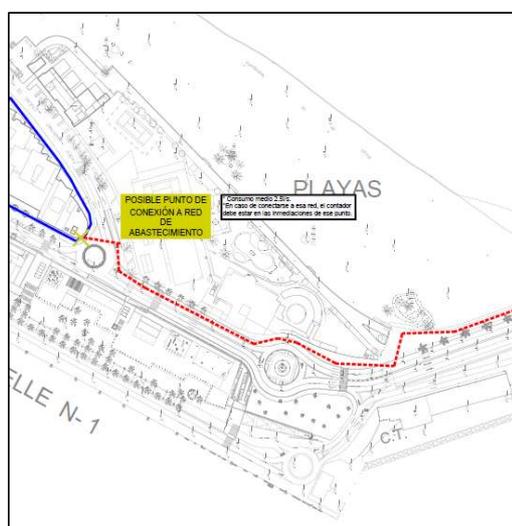
La alimentación de agua potable se realiza a través de tuberías de fibrocemento de diámetros 100 y 350 mm y de ellas se abastecen tuberías de polietileno de diámetros 110, 200 y 250 mm. La ubicación de dichas acometidas queda reflejada en el plano PI-06, incluyendo también el posible punto de conexión a la red de abastecimiento de agua potable del nuevo edificio cuyos elementos se definirán en el Proyecto de Obras de Urbanización que se redacte.

El plano PO-04 recoge la posible ampliación de trazado, así como las puntualizaciones y todo ello ajustado al escrito de EMASA recogido en el ANEXO 4 que literalmente dice:

“2. En cuanto a la existencia de redes municipales de abastecimiento, en el plano adjunto (Figura 1), le señalamos aproximadamente el punto más cercano donde existen conducciones con características adecuadas para poder suministrar los caudales demandados en su documentación. Así pues, el emplazamiento del contador, en caso de conectarse a esa red, debería estar en las inmediaciones de ese punto. Desde allí, canalizarían las conducciones necesarias para trasladar el agua al inmueble y serían consideradas instalaciones interiores a los efectos del Reglamento del Suministro Domiciliario de Agua (Decreto 120/1991, de 11 de junio). Por otra parte, siempre pueden conectarse a la red de abastecimiento interna del Puerto siempre que así lo permitan.”



INFORMACIÓN



ORDENACIÓN

Red Eléctrica

En la actualidad transcurren por el Puerto distintas líneas, tanto de alta como de media y baja tensión y de alumbrado público que podrán dar servicio a los edificios y a la urbanización que se plantean en este Plan Especial.

La acometida eléctrica principal actual se representa en el plano PI-06. Desde esta acometida se realizará una distribución eléctrica de acuerdo con las necesidades de las distintas zonas,



siendo necesario la incorporación de uno o varios centros de transformación con acceso desde la vía pública, tal y como se refleja de forma esquemática en el mencionado plano.

En respuesta al requerimiento remitido, Endesa distribución, SLU ha contestado (según escrito recogido en el ANEXO 4) lo siguiente:

“(...) le informamos que se podrá atender el suministro eléctrico siempre y cuando se hagan las instalaciones de extensión necesarias.

(...) el suministro sería posible accediendo a la red de AT en 66 kV.”

Otros Servicios

El carácter urbano de la zona en la que se actúa, así como las instalaciones portuarias que existen en estos momentos, hacen que los servicios de telefonía y telecomunicaciones estén garantizados para la actuación planteada.

Por otro lado, se observa que no existe ninguna conducción de gas en el área de actuación. En principio no está previsto que sea necesario contar con este suministro para la actuación prevista, pero, en caso de plantearse su necesidad, podrá contarse con el suministro desde algún punto en las proximidades de la actuación.

Varios

Se contempla la ejecución de un nuevo viario que separe la parcela del Club Náutico y el futuro complejo hotelero, cuyo trazado se describe en los planos de proyecto como resultado de las alineaciones previstas en el Estudio de Detalle aprobado en 2019 con carácter indicativo. El proyecto de Obras de Urbanización definirá de forma detallada el desarrollo de sus características funcionales, alumbrado y servicios.

En relación con el tráfico, como ya se ha explicado en el apartado correspondiente, se han tenido en cuenta los informes municipales que sobre el estudio de movilidad presentado ha emitido el área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga.

La accesibilidad a la actuación propuesta utilizará la red viaria prevista por el Ayuntamiento, planteándose distintos accesos a la actuación. Los estacionamientos que se ofertan cumplen sobradamente las estipulaciones del PGOU de Málaga y de la normativa vigente, en función de los usos previstos.

Para el acceso a la zona de aparcamiento situada bajo la edificación se prevén dos puntos de acceso por rampas, tanto de entrada como de salida, en lados opuestos de la parcela.



4. **DESARROLLO POSTERIOR**

Al encontrarnos ante un suelo urbano consolidado incluido en el Sistema General Portuario, el desarrollo posterior a esta modificación serán los respectivos Proyectos de Obras de Urbanización y Edificación que sean necesarios para la materialización de las previsiones de esta modificación.

5. **GESTIÓN**

Como se ha puesto de manifiesto en el apartado 1.4 de la Memoria Informativa, todo el desarrollo urbanístico del que se trata, así como la implantación del Complejo Hotelero que en él tendrá cabida, la explotación y mantenimiento de los mismos corresponden a la iniciativa privada de acuerdo con lo prevenido en el artículo 66 del TRLPEMM mediante la fórmula de concesión demanial.

Por tanto, la Modificación puntual de elementos en la Plataforma del Morro en el Plan Especial del Puerto (sector 2) deberá ser gestionada a través de concesionario de las actividades susceptibles de explotación comercial, concretamente:

“El concesionario deberá garantizar la adecuada gestión a efectos de obtener la mejor rentabilidad y mantenimiento de las instalaciones previstas, así como la construcción de los edificios con sujeción a este Plan y a las normativas aplicables.

El otorgamiento de la concesión correspondiente quedará sujeto al cumplimiento de las determinaciones urbanísticas de este documento, sin perjuicio de las necesarias gestiones y actuaciones que ese mismo concesionario deba realizar para su ejecución posterior.”

5.1. **PRESUPUESTO ESTIMADO URBANIZACIÓN:**

En virtud de los documentos y determinaciones incluidas en esta Modificación, se han considerado unas estimaciones sobre los costos de urbanización y edificación a realizar en la actuación nº 2 del Plan Especial como avance de los definitivamente resulten de los proyectos de obras de urbanización y edificación, de acuerdo con las estimaciones de costes que se desglosan a continuación:

Urbanización de la parcela y entorno	1.169.550 € (*₁)
Urbanización y mejora del entorno de La Farola.....	459.600 € (*₂)
Implantación de medidas de movilidad.....	112.000 € (*₃)
Actuaciones sostenibilidad ambiental D.L. (Puerto Verde)	555.000 € (*₄)
Nueva Señal Marítima en la punta del Dique de Levante y	



Traslado equipamiento de La Farola a la nueva S.M.1.500.000 € (*₅)

- (*₁) Según el desglose incluido en el Estudio de Viabilidad Económica del Proyecto y en el Informe de Sostenibilidad Económica del mismo.
- (*₂) Estimación del coste de la actuación.
- (*₃) Estimación de la APM.
- (*₄) Presupuesto de licitación del Proyecto “Puerto Verde” Fase I aprobado por el C.A. de la APM.
- (*₅) Estimación de la APM.

La Autoridad Portuaria ha incluido en su Presupuesto 2020, y va a programar dentro del Plan de Inversiones de su presupuesto 2021-2024, las partidas de los epígrafes (*₂), (*₄) y (*₅).

5.2. PRESUPUESTO ESTIMADO EDIFICACIÓN:

La inversión correspondiente a las edificaciones previstas no es parte integrante de las determinaciones de un documento de planeamiento, debiendo valorarse en su caso sobre los proyectos de construcción correspondientes, aunque su cuantía no influye en los aspectos de interés público para el uso directo por los ciudadanos del ámbito ordenado.

En todo caso, se incluye a título informativo una previsión sobre la inversión total que se estima necesaria para la puesta en marcha del conjunto de edificaciones prevista en la solicitud de concesión.

Independiente de esta estimación, y debido a las especiales condiciones del terreno, se diferencia en este desglose la estimación del coste en cimentaciones, todo ello según el desglose incluido en el Estudio de Viabilidad Económica del Proyecto y en el Informe de Sostenibilidad Económica del mismo.

Resultando la siguiente estimación de costes en edificación (Presupuesto de Ejecución Material):

Edificación (Estudio de Viabilidad Económica)	72.122.500 €
Pantallas, pilotes y losa	13.650.000 €
Cimentación de la Torre.....	2.560.000 €

5.3. PLAZOS

Tras la aprobación definitiva de este Plan se establecen los siguientes plazos máximos:

- Seis (6) meses para la presentación de los proyectos de construcción necesarios para la solicitud de licencias municipales desde la resolución que apruebe la concesión definitiva.



- Inicio de las obras en el plazo de tres (3) meses desde la concesión de esas licencias municipales.
- Treinta y seis (36) meses para la ejecución y finalización completa de las obras de urbanización y edificación.

6. DOCUMENTACIÓN AFECTADA POR LA MODIFICACIÓN.

Respecto del texto original del Plan Especial esta modificación implica cambios en la siguiente documentación:

- ORDENANZAS.
- FICHA REGULADORA DE LA ACTUACION QUE SE TRAMITA.
- DOCUMENTACIÓN GRÁFICA.

Málaga, septiembre de 2023

EL PRESIDENTE

CARLOS RUBIO BASABE



Código seguro de Verificación : GEN-2cf4-5053-f78e-1cb3-ccc2-7e45-72f2-5dbd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consulta...>

CSV : GEN-2cf4-5053-f78e-1cb3-ccc2-7e45-72f2-5dbd

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : CARLOS RUBIO BASABE | FECHA : 29/09/2023 08:25 | Sin acción específica



ORDENANZAS



Código seguro de Verificación : GEN-2cf4-5053-f78e-1cb3-ccc2-7e45-72f2-5dbd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consulta...>

CSV : GEN-2cf4-5053-f78e-1cb3-ccc2-7e45-72f2-5dbd

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : CARLOS RUBIO BASABE | FECHA : 29/09/2023 08:25 | Sin acción específica



Siguiendo los mismos criterios que la Modificación aprobada en 2010 para todo el ámbito del Sistema General Portuario, se divide este apartado normativo desglosado en dos: en primer lugar, en relación con las modificaciones necesarias en el marco de la ordenanza general, y en segundo lugar, describiendo las ordenanzas de carácter particular que afectan exclusivamente al desarrollo del Sector 2 “Plataforma del Morro” que se aplicarán para el desarrollo y ejecución de la actuación. Ambas cuestiones se reflejan en la Ficha de Actuación del Sector 2 que se incluye a continuación, mostrando la redacción actual y la que resulta de esta modificación.

3.1. ORDENANZAS GENERALES DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO.

CAPITULO I. ORDENANZAS DE USOS

- Modificación del art. 10 de las ordenanzas de uso.

El art. 10 “Zonificación” de las Ordenanzas de uso se refiere a la división en tres zonas en función del uso general a la que cada una se destina.

Para el sector 2, Plataforma del Morro, el Plan especial del Puerto vigente se le asigna actualmente dos zonas:

zona II	Uso Portuario
zona III	Uso Portuario-Ciudadano

Esta delimitación sufre variación en aplicación de las determinaciones de la DEUP aprobada en 2017, quedando reflejada y justificada en los planos de información. Así, la modificación de este artículo no sufre variación en la definición, pero sí en la superficie, pues parte de la parcela destinada para la implantación del uso hotelero pasaría de un Uso Portuario a un Uso Portuario-Ciudadano (Esta modificación queda reflejada en el plano PI-02 “Zonificación. Usos Generales”).

Aplicando la misma coherencia en relación con las determinaciones de la DEUP aprobada, la división en zonas por la relación con la actividad portuaria queda modificada puesto que la superficie del hotel tiene asignada actualmente un Uso Operativo y por la modificación que se propone pasaría a ser un Uso Complementario. (Esta modificación afecta al plano PI-03 “Usos Actividad Portuaria”

- Modificación del art. 11 de las ordenanzas de uso.

El art. 11.1 “Distribución de Usos” de las Ordenanzas de uso se refiere a la asignación de usos pormenorizados compatibles y complementarios por sectores. Para el sector 2, Plataforma del Morro incluye la descripción actual siguiente:

2..... III CT+CR+CC+CH+PT+PD+PS+VR+VP+AS+AB+ZV



Teniendo en cuenta la modificación que se pretende referida al proyecto del Hotel, la modificación de este artículo solo afecta al cuadro incluido en dicho artículo, donde no se incluye el uso permitido hotelero en la columna CH de usos pormenorizados.

SECTOR	USO GENERAL	USOS PORMENORIZADOS																	
		CT	CR	CC	CO	CH	CI	PT	PC	PP	PD	PI	PS	VR	VP	AS	AB	AR	ZV
1	II	▲	▲	▲				*	*			▲	*	▲					▲
2	III	*	*(1)	*(1)	▲		*	*	▲	*		▲	*	*	*	*	*	*	*
3	II						*	*				*	*						*
4	II						*	*				*	*						*
5 al 8	I-III	*	*	*	▲	▲	*	*				▲	*	*	*	*	*	*	*
9	II-III					*						*	*	*	▲	*	*	*	*
10	I-III		*			*							*	*	▲	*	*	*	*
11	II						*	*					*	*	▲	*	*	*	▲
12	I-II-III	*	*	*		*		*	*	*	▲	*	*	*	▲	*	*	*	*
13	III										*	*	*	*	*	*	*	*	*
14	II								*	*		*	*	*	*	*	*	*	▲

*	Usos propuestos
▲	Usos permitidos
(1)	Sede social Real Club Mediterráneo
(2)	En Muelle nº 3 exclusivamente Ro-Ro, Pasajeros y Estación Marítima



CAPITULO II. ORDENANZAS GENERALES DE EDIFICACION

Al incluirse las parcelas B y C2 en la zona Ciudadano portuaria

- Modificación del art. 13.3- Edificaciones en la zona ciudadano-portuaria. Alturas Máximas

Esta modificación afecta al **art. 13.3 en relación con las “Alturas máximas”** definidas en la zona de la Plataforma del Morro, que queda con la redacción siguiente:

- Zona Plataforma del Morro

En las parcelas B y C2 ubicadas en zona ciudadano-portuaria de la Plataforma del Morro se permite una edificación para un conjunto hotelero con una altura máxima del basamento sobre rasante de 12 m (PB+2) y una altura máxima de la torre de 138 m.

La altura total medida desde rasante: 150 metros.

Esta parcela por estar incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol que afectan a dicho ámbito, determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea.

La ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores -incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 en su actual redacción.

- Modificación del art. 13.4- Edificaciones en la zona ciudadano-portuaria. Edificabilidad Máxima sobre rasante

Las parcelas B y C2, al pasar por determinación de la DEUP a zona de uso Ciudadano Portuaria debe incluir la edificabilidad prevista en esta parcela dentro de este apartado y no en el referido a las edificaciones en zona portuaria, del que deberá eliminarse

Por tanto, el **art. 13.4 “Edificabilidad máxima sobre rasante”** incluye un nuevo apartado con la **redacción propuesta** siguiente:

4.0. En la Plataforma del Morro se permite una edificación para un conjunto hotelero con un techo máximo edificable sobre rasante de 45.000 m², excluida la superficie de la de las plantas bajo rasante destinado a aparcamientos y servicios. Teniendo en



cuenta lo indicado en el apartado 2.4.2 de esta memoria en relación al índice de edificabilidad máximo indicado en este artículo 13 de las Ordenanzas Generales de Edificación, este incremento de 45.000 m² de techo, sobre la totalidad de la superficie destinada al uso ciudadano-portuaria actual (según determinaciones de la DEUP) este índice pasa de ser 0,5 m²t/m²s (previsto inicialmente el PE Puerto de 1998 y posteriores modificaciones) a 0,68 m²t/m²s.

- Modificación del art. 15- Edificaciones en la zona portuaria.

El **art. 15.3 “Alturas máximas”** hay que eliminar en este apartado la referencia de “Edificio satélite de la estación marítima”; así la descripción actual siguiente:

- Zona del Dique de Levante:	
Estación Marítima de Levante	11,10 m
Edificio satélite de la estación marítima	PB+2
Club Náutico	PB+2
Escuela de Vela	PB+1
Estación Marítima del Atracadero	13,50

Por lo que la redacción propuesta es la siguiente:

- Zona del Dique de Levante:	
Estación Marítima de Levante	11,10 m
Club Náutico	PB+2
Escuela de Vela	PB+1
Estación Marítima del Atracadero	13,50

El **art. 15.5 “Edificabilidad máxima”** hay que eliminar en este apartado la referencia de “Edificio satélite de la estación marítima” e incluir; así la descripción actual siguiente:

- Zona del Dique de Levante:	
Estación Marítima de Levante	17.000 m ² t
Edificio satélite de la estación marítima	6.000 m ² t
Club Náutico	2.400 m ² t
Escuela de Vela	800 m ² t
Estación Marítima del Atracadero	17.000 m ² t

Por lo que la redacción propuesta es la siguiente:

- Zona del Dique de Levante:	
Estación Marítima de Levante	17.000 m ² t
Club Náutico	2.400 m ² t



Escuela de Vela	800 m ² t
Estación marítima del atracadero	17.000 m ² t

3.2. ORDENANZAS PARTICULAR PARA LA INTEGRACION DEL COMPLEJO HOTELERO EN EL SECTOR 2 “PLATAFORMA DEL MORRO”

CAPITULO I. ESPECIFICACIONES DE CARÁCTER GENERAL

1. Condiciones previas.
 - De acuerdo con las determinaciones del art. 13 de las Ordenanzas Generales, el Plan especial diferencia dentro de esta zona las áreas no edificables de aquéllas otras susceptibles de ser edificadas.
 - Conforme al Estudio de Detalle de la Parcela C aprobado en 2019, esta modificación distingue la parcela C1 resultante del Estudio de Detalle vigente, que mantiene su adscripción a la zona portuaria, y en la que se aplicaran los parámetros del Plan Especial vigente, de la parcela C2 o parcela de reserva, para la que las determinaciones de la DEUP incluyen en la zona Ciudadano-Portuaria.
 - Conforme a ello, esta ordenanza particular regula, de acuerdo a la documentación gráfica, el desarrollo normativo particular de la parcela B, E y C2 incluidas en el Sector 2 “Plataforma del Morro” del Plan especial del Puerto, dejando inalteradas las referidas a la parcela “A” Terminal de Cruceros y la Parcela C1 resultante del Estudio de Detalle vigente.
2. Objetivos.
 - Esta ordenanza particular regula el uso Ciudadano-Portuario ligado a la actuación nº 2 sobre la Plataforma del Morro, regularizando los límites de la parcela según determinaciones de la DEUP, y pretende definir específicamente el desarrollo de la parcela destinada a uso pormenorizado hotelero (CH) y su integración al uso ciudadano correspondiente a la plataforma del morro.
 - También se definen las actuaciones de urbanización y edificación que, correspondiente a la totalidad de este sector, se proponen como medidas de integración del uso propuesto.
 - Se plantea en la Plataforma del Morro del Dique de Levante la construcción de un hotel de lujo que sea el referente arquitectónico de la Ciudad, fijando los parámetros para desarrollar y controlar urbanística y paisajísticamente del complejo hotelero con usos complementarios para convenciones, comercio y ocio abierta a toda la ciudadanía, más una serie de espacios de pública concurrencia.



3. **Ámbito de actuación.**

- El ámbito de la modificación se ubica en el Sector 2 “Plataforma del Morro”, regularizando la delimitación de las zonas “Ciudadano-Portuaria” y “Portuaria” conforme a la DEUP aprobada, afectando exclusivamente al uso general III “Portuario-Ciudadano” de esta nueva delimitación.
- Siendo el Sector 2 el ámbito de referencia conforme a la delimitación de sectores y actuaciones previstas en el Plan Especial vigente, el ámbito específico de aplicación de las nuevas determinaciones de uso pormenorizado (CH) hotelero, y usos compatibles, así como las nuevas condiciones de edificación, se aplican sobre el ámbito de la nueva parcela “B+C2” definida en el plano PI-04 y delimitada en el plano PO-02 como ámbito de actuación.
- Las parcelas incluidas en este Sector 2 denominadas parcela A “Terminal de Cruceros” (ya edificada) y parcela C1 “Puerto Deportivo” (definida en el Estudio de Detalle aprobado en 2019 y en construcción), quedan inalteradas en esta modificación.
- La modificación también contempla medidas específicas para la mejora de accesibilidad peatonal y rodada e integración ambiental, tanto dentro del perímetro de la parcela “B” como en otros ámbitos del Sector 2 referido a la actuación 2.4 de la Ficha de Actuación.

CAPITULO II. CONDICIONES DE ORDENACION Y EDIFICACION

Según las determinaciones previstas en este Plan Especial, y de acuerdo con los objetivos de la integración del complejo hotelero, la edificación del hotel y los espacios complementarios incluidos en la zona Portuaria-Ciudadana, se desarrollará según las determinaciones previstas en la ficha de Actuación nº 2 y las particularidades de esta separata que a continuación se describen:

4. **Computo de edificabilidad.**

Será de aplicación para este parámetro las determinaciones del art. 12.2.22 de la normativa urbanística del PGOU-2011 de Málaga.

5. **Alineaciones.**

- En el plano de ordenación PO-02 “Ordenanzas Particulares sobre la edificación”, se definen las áreas de movimiento de la edificación diferenciándose en alineaciones máximas de la rasante de la donde se especifican los volúmenes contenedores de los diferentes cuerpos señalados en la sección incluida en el mismo plano. Así se diferencia el área de movimiento del cuerpo sobre rasante de la plataforma (planta zócalo), y de la plataforma (plantas altas de la torre). También se identifica el área de movimiento de las plantas sótanos bajo rasante destinada a la dotación de aparcamientos y servicios. En el plano de detalle PD-01, se definen las áreas de movimiento de la



edificación diferenciándose en planta zócalo, plantas altas de la torre y plantas bajo rasante, donde se especifican los volúmenes contenedores de tales cuerpos.

- Estas alineaciones delimitan las áreas máximas de movimiento de los cuerpos de edificación, no pudiendo exceder en ningún caso la edificabilidad máxima permitida según alturas y ocupaciones de estas áreas de movimiento.
- Quedan fuera de estas alineaciones las pérgolas, marquesinas y pórticos de carácter urbano público.

6. Altura máxima.

- En los planos PO-02 y PD-01 se definen las alturas máximas que no podrá superar las áreas delimitadas y definidas en el apartado de alineaciones.
- La altura máxima total es de 150 m, teniendo la altura del basamento un límite de 12 m. (PB+2) y la altura máxima de la torre de 138 m. sobre dicho basamento (35 plantas), rigiendo para el resto de parámetros las ordenanzas generales de este Plan Especial.
- Dado que la edificación se encuentra incluida en las zonas de Servidumbres Aeronáuticas, la altura se encuentra por debajo de las cotas máximas de 175 m para las mayores construcciones exigidas en la legislación vigente (Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas).

7. Plantas

- Será planta baja la del edificio la situada a la cota de rasante de referencia. Su altura libre mínima será de 4,50 m.
- Serán plantas sótanos las situadas por debajo de la planta baja tenga o no huecos a causa de los desniveles en cualquiera de los frentes de la edificación, su techo deberá situarse a menos de 1,50 m sobre el nivel definitivo del suelo exterior.
- Serán plantas altas las situadas sobre la planta baja y con altura libre no inferior a 3,10 m.

8. Planta Sótano

- Las superficies de las plantas de sótanos no computarán a efectos de la edificabilidad cuando se destinen a estacionamiento de vehículos. De acuerdo con lo previsto en el art. 12.2.28.3 del PGOU-2011 de Málaga, el resto de las instalaciones y usos computarán, aunque estén en planta sótano.
- Estas plantas sótano podrán situarse dentro de las ocupaciones máximas delimitadas en el Plano de Ordenación nº PO-02.



9. Separaciones de edificación.

- Se establece una separación de la edificación a los linderos públicos de la parcela de 5 metros en todo su perímetro, con excepción del lindero colindante al espaldón del dique de levante que deberá ser de 20 metros desde la cara exterior del espaldón y de al menos 45 m. dentro de los límites de la parcela para toda cimentación de edificación debiendo asegurar la propia estabilidad de la cimentación del Dique de Levante. En cualquier caso, su valor final se establecerá una vez comprobada que la cimentación del hotel no afecta a la estabilidad del Dique de Levante.

Todas estas prescripciones se detallan en el plano de Detalle PD-01.

10. Ocupaciones máximas sobre rasante.

- Vendrá definida por la ocupación en planta baja y plantas altas según las áreas de movimiento definida en el plano de ordenación PO-02. En estas áreas se admitirán los porcentajes de ocupación definidos en los planos, con la consiguiente condición de no superar la edificabilidad máxima permitida ni los porcentajes máximos de cada uso.
- Se permite una ordenación libre de la edificación con las siguientes limitaciones de ocupación respecto a la parcela: conjunto Basamento + Torre (50%), ocupación de la torre <10%,).
- La superficie libre de uso público -incluido aparcamientos de autobuses y taxis- será del 50%.

11. Rasante.

- La rasante o terreno natural que define la cota cero en cada punto será la de la rasante actual de la Parcela B, definida en el Plano de Ordenación PO-02.

12. Ocupaciones máximas bajo rasante.

- La ocupación bajo rasante será independiente de la ocupación de parcela sobre rasante y sin quedar condicionada por ésta, siendo definida su ocupación máxima en el Plano de Ordenación PO-02.
- Las plantas bajo rasante no podrán ocupar más del 82.5% de la parcela, atendiendo condiciones de vegetación del perímetro de la parcela edificable.

13. Ordenaciones en detalle

- En los planos de detalle se expresan gráficamente las posibles ocupaciones de las edificaciones y la ordenación de los espacios exteriores sin que éstos tengan carácter vinculante para los proyectos de urbanización y edificación, expresando de forma más detallada la definición final de las determinaciones de esta modificación.



CAPITULO III. REGULACION DE USOS

- En el ámbito de las parcelas B y C2 se autoriza el Uso Portuario-Ciudadano según determinaciones de la DEUP aprobada en 2017.
- El uso general dentro de la parcela del ámbito de la actuación se concreta en el uso ciudadano de carácter terciario definido en el artículo 8 de las ordenanzas de uso del Plan especial. Dentro de los usos pormenorizados definidos en este artículo se considera el uso pormenorizado principal de la parcela el ciudadano terciario Hotelero (CH):
 - (CH) Hotelero: se define como uso de residencia temporal, generalmente de corta duración, apoyado en una serie de servicios (restauración, asistencia, servicios complementarios, congresos, etc.)
- Dentro de los usos pormenorizados posibles se consideran compatibles en la parcela los siguientes:
 - (CR) Ocio y Recreo: son usos relacionados con el recreo y el esparcimiento ciudadano como centros lúdicos y recreativos, pequeño comercio, servicios ligados a estos centros y similares.
 - (CC), cultural. Usos relacionados con las actividades ciudadanas de carácter cultural o didáctico pueden ser museos, centros de investigación, salas de exposiciones, centros culturales o docentes, servicios, pequeño comercio ligado a estas instalaciones y similares.
 - (CT), ciudadano-turístico. Incluye usos vinculados a la actividad turística propia del puerto o exterior, así como usos ligados a la actividad ciudadana como son los de comercial, restauración, asistencia, ocio, reunión, hostelería y similares; estos usos podrán combinarse libremente entre sí.
 - (AB), estacionamiento bajo rasante. Incluye el estacionamiento de vehículos y conexiones viarias necesarias, galerías de servicio e instalaciones.
- Se consideran también usos pormenorizados permitidos los siguientes:
 - (VR) viario rodado corresponde a zonas de circulación viaria que se indican en los planos para acceso al aparcamiento bajo rasante y acceso al aparcamiento y entrada al Hotel
 - (VR) viario peatonal corresponde a zonas de circulación peatonal que se indican en los planos.
 - (ZV) o (EL) uso de zonas verdes y espacios libres: el uso de espacios libres y zonas verdes corresponde a los jardines y/o zonas de descanso, esparcimiento o recreos públicos. También tendrá esta consideración todo lo que no sea ocupado por la edificación.
 - (EC), espacios libres sobre cubierta: Se destinará al recreo público o privado al aire libre sobre la cubierta del edificio o, en su caso, de sótanos bajo rasante.



- El uso pormenorizado CH Ciudadano Hotelero tendrá como uso compatible el resto de usos dentro de la parcela. El porcentaje de uso hotelero (CH) deberá ser superior al 50% de la actuación global.
- No podrá desarrollarse dentro del uso pormenorizado hotelero ningún régimen como los de apartamentos, apartahotel, pensión, apartamentos turísticos o similares, al objeto de garantizar la excelencia en el servicio prestado en concordancia con el objeto de la modificación (hotel de gran lujo).

CAPITULO IV. CONDICIONANTES ESPECIFICOS PARA EL ESPACIO LIBRE Y VIARIO

14. Mejora de las Condiciones de accesibilidad en el entorno de La Farola
- Conforme a las previsiones incluidas en la ficha de actuación nº 5 de la Modificación del Plan Especial aprobado en 2010, se urbanizará la zona afectada por las alineaciones al sur de la parcela actual con el objeto de incorporarse esta superficie al espacio público y con el fin previsto de lograr una mayor permeabilidad de la plaza de la Farola con el Mar y favorecer su conexión peatonal con el Paseo Marítimo Matías Prats.
 - Esta actuación se realizará mediante proyecto de Obras de Urbanización específico que deberá seguir las directrices incluidas en el documento de Propuesta aportado a esta APMA por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga en 2018.
 - Este proyecto debe satisfacer la integración de las tres zonas referidas en la memoria descriptiva con, los siguientes objetivos:
 - a) Integrar los distintos itinerarios peatonales
 - b) Adecuar las rasantes en condiciones de continuidad y sin desniveles.
 - c) Ubicación entre recorridos de una zona de estancia, con bancos que miren al mar.
 - d) Incluir vegetación para la sombra (se proponen Palmeras en continuidad con las existentes en el dique de levante y en la duna de playa, que actúen como apergolado y definan espacialmente este espacio.
 - e) Traslado de los cuatro ejemplares de ficus a otros espacios y parques municipales ya que estos impiden una óptima permeabilidad visual al mar.
 - f) Reforma e integración de los distintos pavimentos, dando continuidad preferente al pavimento gris del Dique de Levante.
 - g) Dotar de mobiliario urbano adecuado (bancos, papeleras, estanque de agua, ...) que permita alguna zona de estancia entre palmeras en condiciones confortables
 - h) Dotar de iluminación específica como plaza (distinta a la existente para el viario y/o paseos marítimos) que cualifique el espacio como plaza, aporte confort y seguridad.
 - i) Incluir un nuevo paso de peatones que dé continuidad al existente desde la actual casa de botes.



- j) Mejorar el acceso a la playa: modificando y elevando la rasante de la arena con caída a la playa, minimizando el número de escalones y creando una plataforma de hormigón como transición entre escalones y arena que incluya nuevas unidades de duchas en el lateral.
- k) Reordenar las plataformas y rampas de acceso a la playa.
- l) Modificar la geometría de los oasis verdes de forma que mejore la visibilidad y el acceso a la playa.

15. Mejora de las Condiciones de accesibilidad peatonal en la Avenida del dique de Levante

- Se mejorará la vegetación e incluirá mobiliario urbano, en particular deberán ubicarse bancos que, no obstaculizando la acera, permitan el descanso y la contemplación.
- Se permitirá, de forma puntual y con acceso seguro, la estancia sentada en el azud del dique a modo de miradores que permita la contemplación del mar. Se realizará preferentemente en madera tratada en autoclave.
- El objeto del Proyecto de Ajardinamiento del vial de acceso al Dique de Levante se fundamenta en la definición y descripción de los trabajos para la plantación de arbolado viario, ajardinamiento de zonas verdes actualmente desprovistas de vegetación, instalación de una red de riego automatizada, la creación de una zona de encuentro y esparcimiento.
- El objetivo es dotar al ámbito de actuación de conjuntos arbóreos y de zonas verdes para disfrute del ciudadano de una forma sostenible, consiguiendo a la vez una mejora del entorno paisajístico y de la calidad medioambiental, teniendo presente los últimos avances en tecnología de riego, así como las actuales tendencias hacia una jardinería pública sostenible y de bajo mantenimiento.

16. Condiciones de accesibilidad para la Parcela B

- En el proyecto de edificación se incluirá el proyecto de obras de urbanización del entorno de la parcela que deberá contener, como mínimo, los siguientes aspectos:
 - a) Definir el viario perimetral que separa el proyecto de hotel y Club náutico
 - b) Definir los accesos definitivos a las plantas sótano sin ser un obstáculo a los recorridos perimetrales peatonales.
 - c) Incluir vegetación para la sombra en todos los recorridos peatonales
 - d) Vegetación de las rotondas y medianas, incluyendo en ésta arbolado.
 - e) Definición de todos los espacios libres no ocupados por la edificación que serán de uso y disfrute público.
 - f) Definir la urbanización de la parcela C2 integradas en los usos portuarios-ciudadanos.



- g) Urbanizar todo el espacio limitado entre la entrada y accesos al club náutico y al futuro complejo hotelero como una zona estancial a modo de plaza, donde se permita la estancia confortable.
- h) Todo el perímetro del hotel deberá tener un acerado que permita el recorrido peatonal.

CAPITULO V. CONDICIONES ESPECIFICOS DE ESTETICA Y COMPOSICION URBANA

17. Condiciones estéticas.

- En relación con las condiciones estéticas, la edificación que se proyecte deberá estar fundamentada en garantizar su calidad arquitectónica y adecuada integración en el perfil portuario y de la ciudad desde su fachada marítima.
- En coherencia con el apartado anterior, se deberá realizar un estudio pormenorizado de la reacción aerodinámica del edificio a los agentes meteorológicos (viento, oleaje, etc.) que inciden especialmente en esta zona portuaria del Dique de Levante. Igualmente, el tratamiento de los materiales deberá estar justificado por razones de integración arquitectónica, de durabilidad ante tales agentes meteorológicos y, por cuestiones visuales, de su importancia paisajística en la fachada marítima portuaria y de la propia ciudad, debiendo incorporarse un análisis visual de la propuesta arquitectónica para aprobar su construcción.
- Todos los paramentos exteriores se tratarán como fachadas principales con un criterio de diseño cuidado y materiales adecuados que procuren un nivel medio de calidad para toda la actuación.
- Se prevé la utilización de cristal, piedra y otros materiales adecuados, combinados con chapados de madera y piedras de otras calidades, así como la inclusión de algunos elementos de hormigón visto o de paramentos metálicos en menor proporción.
- Las cubiertas y terrazas se tratarán así mismo con materiales y formas nobles considerando su visibilidad desde los distintos puntos de vista, sin dejar de considerar ninguna parte de las mismas a estos efectos estéticos. Se mantendrá el actual pavimento de adoquín en la medida de lo posible.
- En general los materiales deberán tener en cuenta el ambiente marino y la climatología considerando su mejor mantenimiento posterior.

18. Urbanización y jardinería.

- El proyecto de urbanización incluirá el diseño pormenorizado de los espacios libres de uso público incluyendo una diversidad de aspectos y de ambientes como pueden ser: elementos de agua y luz sobre el pavimento, parterres, zonas estanciales, escalinatas, pérgolas, plantaciones arbóreas, etc.



- Para la urbanización se considerarán como materiales prioritarios los siguientes: hormigón desnaturalizado, adoquines de hormigón y de granito, losa hidráulica, piedra natural, mosaicos de cerámica, mármoles y tarima de madera para zonas puntuales.
- Se utilizarán plantaciones de árboles y arbustos considerando en primer lugar su adaptabilidad a las condiciones del medio además de sus características ornamentales favoreciendo las especies de carácter autóctono. Se combinarán adecuadamente las plantaciones de especies frondosas y arbóreas con los parterres de plantación baja y las trepadoras en zonas de pérgolas y las palmáceas.
- Se contemplará que, para el riego de las zonas verdes, se apliquen medidas de sostenibilidad y recursos propios.
- El proyecto de Urbanización que se redacte incluirá la definición técnica y la valoración económica de las obras necesarias para la conexión con la red de AT en 66 kv, según los condicionantes que establezca la compañía suministradora, tanto en lo referente al punto de conexión como a las infraestructuras necesarias para realizar dicha acometida.

19. Sobre las condiciones de diseño los Espacios libres públicos.

- En el Plano de Detalle PD-01 se incluye la ordenación indicativa de las zonas ajardinadas de los espacios libres en la Parcela B y su entorno. Esta propuesta de espacios ajardinados integrados en la propuesta del Hotel será de gran importancia para aportar la cualificación ambiental que requiere no solo el Hotel sino también el conjunto de sus instalaciones colindantes de la Estación Marítima de Cruceros y Puerto Deportivo.
- Se define en el plano de detalle PD-01. La estructura del espacio verde continuo: Se ajardinará el entorno de la Parcela “B” con el objeto de mejorar la calidad ambiental de esta mediante plantaciones de Palmeras y otras especies adecuadas al lugar en donde se pretende mejorar su urbanidad de espacios ajardinados.
- El plano de detalle PD-01 define la estructura del espacio libre previsto en toda la plataforma. La propuesta edificatoria del Hotel deberá contemplar que los espacios libres (no ocupados por la edificación sobre rasante) se incorporen en continuidad espacial y física con el resto de los espacios libres definidos en este plano, entre el Hotel y resto de usos y edificios próximos existentes (Estación Marítima, aparcamiento de autobuses del espaldón, edificaciones Club Náutico) favoreciendo la utilidad, cualificación y disfrute de los espacios libres previstos en esta modificación.
- En este sentido, se obligaría a la edificación bajo rasante del Hotel a retranquearse de sus alineaciones de la parcela para posibilitar la plantación arbolada (principalmente palmeras “Washingtoniana”) y resto de especies vegetales similares a las que se proyectan en la iniciativa de “Puente verde” que la APMA ejecutará en el viario de la Avda. del Dique de Levante.



20. Vegetación.

- Las plantas a suministrar en el presente Proyecto deberán de cumplir con los requisitos, entre otros, de género, especie y variedad o cultivo, así como los calibres, altura y formatos de presentación se detallan en el presupuesto.
- Como normal general todos los árboles/palmáceas tendrán un porte flechado a excepción de aquellas especies que se indique un porte copado o la propia especie botánica no acepte la formación en flecha, es decir, con un único tronco como eje principal y central.
- Toda la vegetación a plantar cumplirá con la normativa vigente en materia de sanidad vegetal, con obligación de presentar el pasaporte fitosanitario oficial en aquellas especies que así lo requieran. Las plantas no presentarán defoliaciones, decoloraciones, heridas, golpes, curvaturas, mal formaciones ni decaimiento y las partidas de la misma especie botánica tendrán visualmente homogeneidad. Los árboles/palmeras a suministrar se presentarán preferiblemente en contenedor enraizado, en el supuesto en que la época de plantación sea invierno, se aceptarán árboles a cepellón solo en aquellas especies caducifolias que por motivo de disponibilidad de mercado no se encuentren en contenedor enraizado y siempre con el visto bueno de la dirección de obra. No se aceptará ninguna planta suministrada a raíz desnuda y se comprobará el calibre del tronco en cm medido a 1 m de altura.
- Las especies arbóreas preferentes serán las palmáceas, por su grado de permeabilidad visual, tales como Phoenix Dactilífera, Washingtonia Robusta, Archontophoenix Alexandrae, Chamaerops Humilis, Chamaerops Vulcano etc.
- También se proponen las de complemento decorativo como Olea Europea Centenaria, Sefflera Actinophyll, y Pinus Halepensis.
- Como especies arbustivas y silvestres se proponen, entre otras, los Pittosporum Tobira, Muhlenbergia Capillaris, Strelitzia Reginae, etc.

21. Mobiliario Urbano.

- Los proyectos de Obras de Urbanización y edificación que se redacten propondrán los elementos de mobiliario urbano adecuados al nivel de calidad medio-alta del conjunto de la actuación y justificando debidamente la selección de los mismos; podrá proponerse el diseño específico de algunos de los elementos de este mobiliario.

CAPITULO VI. CONDICIONES MEDIOAMBIENTALES

22. De carácter general.

- En cuanto a los aspectos medioambientales, se aplicarán los criterios y normativas vigente tanto durante la fase de ejecución de las obras como durante la explotación del hotel. Se tendrán en cuenta las medidas específicas que se deriven de la evaluación



ambiental estratégica conforme a lo previsto en la Ley de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental en Andalucía.

- Se ha de tener especial cuidado en los aspectos medioambientales tanto durante la fase de ejecución de las obras como durante la explotación del hotel, con objeto de ser medioambientalmente sostenible, de acuerdo con la normativa vigente en materia de emisiones y contaminantes físicos, de gestión de vertidos, etc.
- En concreto, se tomará medidas para paliar la reducción de la biodiversidad, mediante actuaciones complementarias a la ejecución del edificio, como el aumento de la superficie vegetal del acerado desde la zona de actuación hasta la Farola, creando así un entrono verde urbano, así como, a nivel de diseño del edificio, integrando la vegetación vertical en distintos puntos de la fachada, ajardinando la cubierta, y seleccionando especies que se adapten fácilmente a las características climáticas de la zona.
- Asimismo, se tomará medidas para la diversificación del paisaje y de la calidad ambiental de la zona, mediante actuaciones complementarias a la ejecución del edificio como la creación de una trama verde urbana con la plantación de masa arbórea en los alrededores del edificio, así como creando un diseño que suponga una mejora de la apariencia de la Ciudad en esa zona y dotando al edificio de formaciones vegetales que puedan convertirlo en un futuro en parte fundamental del paisaje de la Ciudad.
- Conforme al condicionado del segundo Informe Ambiental Estratégico, se observaran las medidas reseñadas en el mismo en sus apartados 4.2, en materia de residuos y calidad del suelo, apartado 4.3, en materia de medio natural, apartado 4.4, en materia de patrimonio histórico y cultural, y apartado 4.6, en materia de cambio climático.
- En relación al apartado 10.2 del nuevo Documento Ambiental Estratégico, se observaran las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medioambiente de la aplicación del plan, y teniendo en cuenta la ADENDA con las “CONSIDERACIONES EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS DEL PLAN ESPECIAL EN LA PLATAFORMA DEL DIQUE DE LEVANTE”, presentada junto al DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO evaluado, en cumplimiento de lo exigido en el artículo 19.2 b) de la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, donde se plantean en estos documentos mencionados una batería de medidas encaminadas a reducir al emisión de gases de efecto invernadero.

23. De carácter particular.

Se deberán contemplar las medidas de mitigación y adaptación al cambio climático recogidas en el nuevo del Documento Ambiental Estratégico (SEPARATA 3), cuya finalidad es suprimir o atenuar los efectos ambientales negativos, causados por la innovación sobre el cambio climático y llevarlos a niveles compatibles, en especial los de mayor relevancia.



En este sentido, se analizan en dicho apartado las medidas siguientes:

- Medidas para reducción de las emisiones GEI.
- Medidas para reducción de consumos hídrico.
- Medidas de ahorro de materias primas.
- Medidas para paliar la reducción de la biodiversidad.
- Medidas para la diversificación del paisaje y patrimonio cultural.
- Medidas para reducir la contaminación lumínica en las que se atenderá a los dispuesto en el reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07, aprobado mediante el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre.
- Se fomentarán las tecnologías de transporte verdes, tales como el vehículo eléctrico, el empleo del vehículo compartido, aplicar beneficios a los vehículos verdes (aparcamiento preferente, zonas cercanas a las entradas para carga de vehículos eléctricos y otras estrategias) para hacer que no solo el usuario final sino también trabajadores, proveedores y otros visitantes del hotel lo hagan mediante tecnologías verdes.
- El futuro complejo hotelero deberá proveerse al menos de un 42% de energía renovable o al menos intentar alcanzar este objetivo, para lo cual se instalarán paneles fotovoltaicos en cubierta en función de la superficie de la misma y la potencia del módulo fotovoltaico seleccionado.
- Para reducir el impacto por extracción de nuevos materiales se elegirán materiales que incorporen al menos un 25% de materia prima de origen reciclado pre-consumo.
- Se promocionará la arquitectura bioclimática y la introducción de tecnologías, materiales y diseños constructivos que mejoren la calificación energética en los inmuebles, promoviendo la vegetación circundante a los edificios como forma de regulación térmica.
- El viario de acceso estará constituido por asfalto permeable o drenante, teniendo la medida como alcance los 24.450 m² de superficie que conforma dicho viario. Para ello se empleará un pavimento ecológico eficaz en la eliminación de óxido de nitrógeno (NOx), compuestos orgánicos volátiles (COVs) y material particulado (PM), cuya efectividad respecto a la disminución de óxidos de nitrógeno es del 60%.
- Se tomarán medidas complementarias para paliar la reducción de la biodiversidad, como el aumento de la superficie vegetal del acerado desde la zona de actuación hasta la Farola, creando así un entorno verde urbano.
- A nivel de diseño del edificio, se integrará la vegetación vertical en distintos puntos de la fachada, ajardinando la cubierta y seleccionando especies que se adapten fácilmente a las características climáticas de la zona.
- En el entorno de la Estación Marítima, espaldón del Dique de Levante y espacios libres se crearán zonas ajardinadas para el esparcimiento público.
- Además de las plantas que conllevan las actuaciones descritas anteriormente, serán necesarios nuevos sistemas que ayuden a reducir el consumo de CO₂ y que mejoren la habitabilidad del entorno. En este sentido, se instalarán en el acerado los denominados City Trees que absorberán hasta 240 Tm de CO₂ anualmente.



- Se construirá un paseo compuesto por una pérgola verde que recorrerá el Dique de Levante y permitirá no solo la implantación de una cubierta verde, sino también la instalación de paneles fotovoltaicos en cubierta.
- Por último, y como medida compensatoria, se ha propuesto la recuperación del hábitat de interés comunitario 1170: Arrecifes, mediante celdas de 100 x 100 que abarquen una superficies de 40.000 m².

CAPITULO VII. CONDICIONES PARTICULARES DE MOVILIDAD

24. Medidas de carácter general.

- Las condiciones de movilidad (ordenación de los aparcamientos, entradas y salidas de vehículos, viario, acerados, etc.) serán los indicados en el correspondiente plano de ordenación con las modificaciones que se deriven del estudio de movilidad (SEPARATA 4).
- El edificio se dotará de aparcamientos públicos y privados en dos plantas bajo rasante como mínimo ajustándose a lo establecido en la normativa vigente del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, aprobada por Orden de 28 de julio de 2011, BOJA nº 170 de 30 de agosto, así como por lo dispuesto por la Junta de Andalucía en el Decreto 47/2004, de 10 de febrero, de establecimientos hoteleros que estipula en su Anexo 1 “Requisitos mínimos específicos para el grupo de hoteles”, requisito 5.B), que, según la superficie disponible por el mínimo establecido, resulta aproximadamente unas 400 plazas de aparcamiento.
- La ordenación, el número de plazas y la ubicación de los aparcamientos de Autobuses y de las paradas públicas de taxis son las que se indican en el plano de ordenación PO-02 Para la modificación del número y ubicación de estas plazas será necesaria la justificación mediante documentación acreditativa que, redactada y aprobada por la APMA, sea consensuada previamente con las áreas de planificación y movilidad del ayuntamiento de Málaga.
- Además, la APMA urbanizará la zona afectada por las alineaciones al sur de la parcela actual de la sede del Club Mediterráneo, con el objeto de incorporarse esta superficie al espacio público y con el fin de lograr una mayor permeabilidad de la plaza de la Farola con el Mar y favorecer su conexión peatonal con el Paseo Marítimo Matías Prats y el Paseo Marítimo del Dique de Levante que termina en la Estación Marítima (terminales A y B) y en el futuro complejo hotelero. Así, las posibles actuaciones para facilitar las salidas del ámbito han de preservar el carácter estancial del Paseo Ciudad de Melilla y se han de sustentar, con carácter preferente, sobre el Paseo de la Farola. En cualquier caso, siempre prevalecerá la prioridad de la explotación y operatividad portuaria sobre los trabajos de construcción del hotel.
- Cualquier obra de mejora urbana relativa a la movilidad derivada de esta actuación se realizará con cargo al proyecto, debiendo ser asumida por el concesionario, o en su defecto, por la APMA.



25. Medidas de carácter particular

- Plan de Transporte al trabajo. El concesionario deberá implementar dentro de la gestión de la concesión y antes del inicio de la explotación de ésta, como requisito imprescindible, un plan de transporte para sus trabajadores, en el que se contemplen, como mínimo las siguientes medidas: gestión del aparcamiento propio, fomento de transporte público y del coche compartido, incentivo del uso del a bicicleta y de caminar, lanzaderas y rutas de empresa, mejora de la infraestructura peatonal y ciclista, etc. Las medidas contarán con los recursos específicos y suficientes para su correcta implantación. Por otra parte, existirán mecanismos de seguimiento que midan la evolución del cumplimiento de objetivos del plan y, en su caso, corrijan las desviaciones ajustando las medidas o implantando otras nuevas.
- Operaciones de carga y descarga de mercancías. El concesionario deberá implementar dentro de la gestión de la concesión y antes del inicio de la explotación de ésta, como requisito imprescindible, un área de carga y descarga propia, que no implique el uso los espacios públicos, y que, preferentemente, se encuentre en el interior del edificio. En este sentido el licitador en su proyecto de gestión deberá incluir soluciones tecnológicas que planifiquen y permitan una gestión inteligente de las operaciones de carga y descarga, realizando las mismas fuera de los periodos punta, haciéndolos compatibles con el resto de demandas existentes en la zona de forma que no se vean empeorados los niveles de servicio.

CAPITULO VIII. AFECCIONES SECTORIALES Y TERRITORIALES

26. Condicionantes arqueológicos durante la fase de ejecución de las obras.

- Toda intervención constructiva, sean de orden arquitectónico o urbanístico, que pretendan realizarse en el ámbito del presente Plan Especial, viene obligada a salvaguardar el Patrimonio Arqueológico existente, garantizando su protección, documentación y conservación, cuando así se requiera o establezca por este documento o por norma de rango superior.
- Desde el punto de vista arqueológico, la innovación puntual afecta de manera directa a dos espacios acuáticos protegidos:
 - o Pecio de la Corbeta de Crucero alemana Gneisenau inscrito como Bien de Interés Cultural con la tipología de Zona Arqueológica por Decreto 285/2009, de 23 de junio (BOJA nº 129, de 6 de julio de 2009).
 - o Espacio subacuático Ensenada de Málaga, declarado Zona de Servidumbre Arqueológica por Orden del 20 de abril de 2009 de la Consejería de Cultura (BOJA nº 101, de 28 de mayo de 2009).
- En aplicación del artículo 33 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía cualquier actuación que afecta a un Bien de Interés Cultural requerirá la autorización previa de la autoridad competente. Por su parte, según el



artículo 49 de la misma ley, en la Zona de Servidumbre Arqueológica, cualquier remoción del terreno deberá ser notificada con un mínimo de 15 días a la Consejería competente en la materia, que dispondrá del mismo plazo para ordenar la realización de catas o prospecciones arqueológicas, que se regirán por lo dispuesto en el artículo 59.

- En el caso que las obras previstas como consecuencia de la “Innovación Puntual de elementos e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona ciudadano-portuaria del Plan Especial del Puerto de Málaga” afecten a los espacios subacuáticos protegidos será necesario que el futuro proyecto de obras sea informado por la Delegación Territorial de Cultura.
- La propuesta es compatible con los valores patrimoniales de la zona, no obstante, ante la eventual afección arqueológica durante la fase de ejecución de las obras que posibilita la “Innovación Puntual de elementos e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona ciudadano-portuaria del Plan Especial del Puerto de Málaga” se propone que el proyecto de obra se remita a la Delegación Territorial de Cultura en Málaga para que se establezcan las medidas de protección del patrimonio arqueológico subacuático que proceda implantar.

27. Condicionantes de Servidumbres Aeronáuticas.

Según informe de la Dirección General de la Aviación Civil, “La totalidad del ámbito de la Modificación del Plan Especial del Puerto 2015 se encuentra incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. En los planos que se adjuntan como Anexo I a este informe, se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea.”

Según la cartografía de la Modificación, las cotas del terreno en el ámbito de estudio se encuentran por debajo de 50 metros y la cota del edificio objeto de esta modificación del Plan Especial sería, como máximo, de 150 m. (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), altura inferior a la servidumbre aeronáutica de 175 m., por lo que en lo que a Servidumbre Aeronáutica se refiere, con las condiciones mencionadas anteriormente, no vulneran las limitaciones de servidumbres aeronáuticas.

No obstante, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores -incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 en su actual redacción.



28. Condicionantes de Servidumbre y señalización Marítima

La huella del hotel producirá afección a la señal luminosa de la farola en un sector angular de aproximadamente 5,4°, con una proyección horizontal de aproximadamente 72 m.

Por tanto, se deberá trasladar la señal marítima al sur, a una milla de distancia con respecto al emplazamiento primigenio de la farola. Las ventajas de dicho desplazamiento son principalmente por varias razones:

- Al alejarnos de la ciudad tenemos menos luminancia de fondo, por lo que la intensidad estacionaria necesaria para la obtención de un alcance luminoso de 25 millas náuticas, es mucho menor que en la antigua ubicación de la farola. Por esta razón, obtendremos un ahorro energético considerable.
- Mejora en la distancia de reconocimiento de la marca diurna.
- Menor mantenimiento y conservación de la estructura y lámparas LEDs.

En todo caso, para evitar la afección a la señal marítima actual (La Farola) se exigirá que se garantice la adecuación, funcionalidad y efectividad de la señal marítima, debiendo, previamente al inicio de las obras, realizarse el traslado a la nueva ubicación de la nueva señal marítima a construir en la punta del Dique de Levante, con el diseño y características que se decida y que deberá ser autorizada por la Comisión de Faros.

No obstante, la “MODIFICACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS EN LA PLATAFORMA DEL MORRO E INCREMENTO DEL ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA DE LA ZONA CIUDADANO-PORTUARIA (ART. 13.4) DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MÁLAGA”, en el término municipal de Málaga, en lo que a Servidumbre cara a la Navegación Marítima se refiere, no vulnera la situación actualmente vigente y exigirá que la futura cumpla en todo momento con lo establecido en el TRLPEMM, remitiendo a Puertos del Estado, llegado el momento, la memoria técnica necesaria y solicitando las servidumbres que fueran necesarias.



FICHA REGULADORA DE LA ACTUACIÓN QUE SE TRAMITA



Código seguro de Verificación : GEN-2cf4-5053-f78e-1cb3-ccc2-7e45-72f2-5dbd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consulta...>

CSV : GEN-2cf4-5053-f78e-1cb3-ccc2-7e45-72f2-5dbd

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : CARLOS RUBIO BASABE | FECHA : 29/09/2023 08:25 | Sin acción específica



4.1.- FICHA ACTUAL

SECTOR N°	2	ACTUACIÓN N° 2
DENOMINACIÓN	PLATAFORMA DEL MORRO.	

DEFINICIÓN Y OBJETIVOS.

Construcción de una Estación Marítima, otras instalaciones portuarias y de un complejo complementario en la plataforma del Morro que se crea al rellenar el espacio comprendido entre el tramo final del actual dique de Levante y la prolongación del mismo; que darán servicio a los cruceros turísticos que atraquen en la prolongación del dique, así como en los dos nuevos atraques previstos adosados a la plataforma del morro.

Asimismo, ordenar la dársena náutico-deportiva resultante, así como las edificaciones mínimas para su correcta explotación, a fin de poder trasladar los usos previstos en la actual Dársena de Embarcaciones Menores.

CONDICIONES DE ORDENACIÓN Y EDIFICACIÓN.

ACTUACIÓN 2.1. ESTACIÓN MARITIMA

La edificación de la Estación Marítima se ajustará a lo establecido en los artículos 12.1 y 15 de las presentes ordenanzas en cuanto a tipologías, usos y superficies edificables.

No obstante, dada la significación de esta edificación en el conjunto de la actuación propuesta, se enuncian los principales parámetros urbanísticos de la misma, a efectos puramente descriptivos: la Nueva Estación Marítima tendrá una superficie construida de aproximadamente 17.000m² y una altura de dos plantas, equivalente a 11,10 mts.

En el entorno de la Estación y en la parcela prevista para el edificio satélite se preverá la red viaria necesaria, así como los aparcamientos de automóviles, taxis y autobuses en número suficiente, y se crearán zonas ajardinadas para esparcimiento público, tal como se indica en el correspondiente plano de ordenación.

Se establecerá una relación entre las intervenciones arquitectónicas a desarrollar y el extremo del Morro del Dique existente, creando un nexo que integre y mantenga dicha construcción.

ACTUACIÓN 2.2. EDIFICIO SATELITE ESTACIÓN MARÍTIMA

La edificabilidad asignada a este complejo es de 6.000 m² sobre rasante.

La altura se limita a PB+2, rigiendo para el resto de parámetros las ordenanzas generales de este Plan Especial. Se podrán plantear alturas mayores previa tramitación de Estudio de Detalle en que se justifique dicho aumento en función del programa de usos asignado.

Dicho edificio, cuyos usos serán los regulados por las ordenanzas generales de este Plan Especial como turístico, ocio y recreo y cultural, contará también con zona comercial y



de restauración para complementar la oferta de servicios de la Estación Marítima de Levante.

El edificio no requerirá mayor dotación de aparcamientos que la ya definida para la actuación en general.

Si en la parcela en que se ubica este edificio satélite de la Estación Marítima se precisaran aparcamientos bajo rasante, los accesos serían los indicados en el correspondiente plano de ordenación.

ACTUACIÓN 2.3. DÁRSENA NÁUTICO-DEPORTIVA

La dársena resultante entre el Morro antiguo y el nuevo Dique de Levante, tendrá acceso peatonal y rodado. La dotación indicativa de atraques estará sobre los 120 puntos, debiendo preverse aparcamientos en proporción de uno por cada dos puestos.

En la zona de tierra más al Sur, se dispondrán dos edificaciones:

- La primera, estará dedicada a albergar las instalaciones de un club náutico, y se conformará en PB+2. Siendo la edificabilidad asignada de 2.400 m². En su última planta podrá preverse la ubicación de un restaurante.
- La segunda edificación, estará dedicada a escuela de enseñanzas náuticas, y se conformará en PB+1, pudiéndose aprovechar los locales bajo rasante que resulten de la ampliación de la calzada del dique de Levante Siendo la edificabilidad asignada de 800 m².
- El promotor deberá tramitar un estudio de detalle donde se definan los restantes parámetros del conjunto de edificaciones fijas y accesos.

El concesionario de la dársena podrá prever la construcción de instalaciones desmontables para el adecuado tratamiento de embarcaciones en internada, siempre que se respeten los límites de altura previstos en las ordenanzas generales del Plan Especial del sistema general Puerto de Málaga.

ACTUACIÓN 2.4. VIALES DE ACCESO

Estas nuevas infraestructuras, junto con los incrementos de demanda esperados, así como las nuevas exigencias de seguridad impuestas por el protocolo IMO ISPS, aconsejan diseñar un nuevo acceso a la plataforma del morro, de modo que se pueda independizar perfectamente el tráfico portuario del público general. Para ello se ha previsto una calzada nueva, a nivel de la cota de coronación del antiguo espaldón del dique para el acceso público a la terminal, arrancando todo ello desde la plaza de la Farola.



4.2.- FICHA MODIFICADA:

SECTOR Nº	2	ACTUACIÓN Nº 2
DENOMINACIÓN	PLATAFORMA DEL MORRO.	

DEFINICION Y OBJETIVOS.

Construcción de una Estación Marítima, otras instalaciones portuarias en la plataforma del Morro que se creó al rellenar el espacio comprendido entre el tramo final del actual dique de Levante y la prolongación del mismo; que darán servicio a los cruceros turísticos que atraquen en la prolongación del dique, así como en los dos nuevos atraques adosados a la plataforma del morro.

Asimismo, pretende ordenar la dársena náutico-deportiva resultante, así como las edificaciones mínimas para su correcta explotación, a fin de poder trasladar los usos previstos en la actual Dársena de Embarcaciones Menores. Este proyecto se encuentra en desarrollo según el Estudio de Detalle aprobado.

Además, se pretende establecer las condiciones básicas de implantación de un hotel y un complejo de usos complementarios comercial y de ocio con suficiente capacidad para convertirse en una referencia o “icono” dentro del paisaje portuario y de la fachada marítima de la Ciudad.

CONDICIONES DE ORDENACION Y EDIFICACION.

ACTUACIÓN 2.1. ESTACIÓN MARITIMA

La edificación de la Estación Marítima se encuentra a día de hoy edificada. Su edificación se ajusta a lo establecido en los artículos 12.1 y 15 de las ordenanzas generales de edificación del Plan Especial en cuanto a tipologías, usos y superficies edificables.

No obstante, dada la significación de esta edificación en el conjunto de la actuación propuesta, se enuncian los principales parámetros urbanísticos de la misma, a efectos puramente descriptivos: la Nueva Estación Marítima tendrá una superficie construida de aproximadamente 17.000 m²t y una altura de dos plantas, equivalente a 11,10 m.

En el entorno de la Estación se preverá la red viaria +necesaria, así como los aparcamientos de automóviles, taxis y autobuses en número suficiente, y se crearán zonas ajardinadas para esparcimiento público, tal como se indica en el correspondiente plano de ordenación.

Se establecerá una relación entre las intervenciones arquitectónicas a desarrollar y el extremo del Morro del Dique existente, creando un nexo que integre y mantenga dicha construcción.



ACTUACIÓN 2.2. HOTEL Y COMPLEJO COMERCIAL Y DE OCIO.

Los parámetros básicos para el desarrollo de esta actuación son los siguientes:

- La superficie de la parcela “B+C2” de 17.6310 m² tiene una edificabilidad asignada a este complejo es de 45.000 m²t sobre rasante. La altura máxima total es de 150 m., teniendo la altura del basamento un límite de 12 m. (PB+2) y la altura máxima de la torre de 138 m. sobre dicho basamento (35 plantas), rigiendo para el resto de parámetros las ordenanzas generales de este Plan Especial.
- Dado que la edificación se encuentra incluida en las zonas de Servidumbres Aeronáuticas, la altura se encuentra por debajo de las cotas máximas de 175 m. para las mayores construcciones exigidas en la legislación vigente (Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas).
- La totalidad del ámbito de la Modificación Puntual se encuentra incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. Las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol que afectan a dicho ámbito, determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea.
- La ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 en su actual redacción.
- Afección a la señalización marítima, deberá garantizarse la adecuación, funcionalidad y efectividad de la señal marítima, debiendo, previamente al inicio de las obras, realizarse el traslado a la nueva ubicación de la nueva señal marítima a construir en la punta del Dique de Levante, con el diseño y características que se decida y que deberá ser autorizada por la Comisión de Faros.
- Se establece una separación de la edificación a los linderos de la parcela de 5 metros en todo su perímetro, con excepción del lindero colindante al espaldón del dique de levante que deberá ser de 20 metros desde la cara exterior del espaldón y de al menos 45 m. toda cimentación de edificación para salvaguardar la propia cimentación del espaldón del Dique de Levante. En cualquier caso, su valor final se establecerá una vez comprobada que la cimentación del hotel no afecta a la estabilidad del Dique de Levante.
- Se permite una ordenación libre de la edificación con las siguientes limitaciones de ocupación respecto a la parcela: conjunto Basamento + Torre (50%), ocupación de la torre <10%, Plantas bajo-rasante (82,5%) y superficie libre de uso público -incluido aparcamientos de autobuses y taxis- (50%). Tanto la dotación de aparcamientos establecida (al menos 400) como las instalaciones necesarias bajo rasante, dentro del perímetro fijado como máximo para ocupar por los sótanos (82,5% del ámbito de la



actuación) así como las restricciones impuestas por la protección de la cimentación del Dique de Levante deberán quedar garantizados en el proyecto de ejecución definitivo de la actuación promovida.

- Deberá proyectarse la ordenación de volúmenes, del basamento y de la torre, según los criterios basados en el actual funcionamiento de la Estación Marítima y del Puerto Deportivo. Si el resultado de la tramitación de la concesión administrativa, o por otra cuestión, resultase necesario modificar volumen y/o superficie de la edificación (sin aumentar la altura en ningún caso) se podrán plantear previa tramitación de modificación que lo justifique.
- Los usos serán los regulados por las ordenanzas generales de este Plan Especial como hotelero, turístico, ocio y recreo y cultural. El porcentaje de uso hotelero deberá ser superior al 50% de la actuación global. No podrá desarrollarse dentro del uso pormenorizado hotelero ningún régimen como los de apartamentos, apartahotel, pensión, apartamentos turísticos o similares, al objeto de garantizar la excelencia en el servicio prestado en concordancia con el objeto de la modificación (hotel de gran lujo).
- En cuanto a los aspectos medioambientales, se aplicarán los criterios y normativas vigente tanto durante la fase de ejecución de las obras como durante la explotación del hotel. Se tendrán en cuenta las medidas específicas que se deriven de la evaluación ambiental estratégica conforme a lo previsto en la Ley de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental en Andalucía.
- En concreto, se tomará medidas para paliar la reducción de la biodiversidad, mediante actuaciones complementarias a la ejecución del edificio, como el aumento de la superficie vegetal del acerado desde la zona de actuación hasta la Farola, creando así un entrono verde urbano, así como, a nivel de diseño del edificio, integrando la vegetación vertical en distintos puntos de la fachada, ajardinando la cubierta, y seleccionando especies que se adapten fácilmente a las características climáticas de la zona.
- Asimismo, se tomará medidas para la diversificación del paisaje y de la calidad ambiental de la zona, mediante actuaciones complementarias a la ejecución del edificio como la creación de una trama verde urbana con la plantación de masa arbórea en los alrededores del edificio, así como creando un diseño que suponga una mejora de la apariencia de la Ciudad en esa zona y dotando al edificio de formaciones vegetales que puedan convertirlo en un futuro en parte fundamental del paisaje de la Ciudad.
- En relación con las condiciones estéticas, la edificación que se proyecte deberá estar fundamentada en garantizar su calidad arquitectónica y adecuada integración en el perfil portuario y de la ciudad desde su fachada marítima.
- En coherencia con el apartado anterior, se deberá realizar un estudio pormenorizado de la reacción aerodinámica del edificio a los agentes meteorológicos (viento, oleaje, etc.) que inciden especialmente en esta zona portuaria del Dique de Levante. Igualmente, el tratamiento de los materiales deberá estar justificado por razones de integración arquitectónica, de durabilidad ante tales agentes meteorológicos y, por cuestiones visuales, de su importancia paisajística en la fachada marítima portuaria y de la propia ciudad, debiendo incorporarse un análisis visual de la propuesta arquitectónica para aprobar su construcción.



- En lo que a Servidumbre cara a la Navegación Marítima se refiere, para evitar la afección a la señal marítima actual (La Farola) exigirá que se garantice la adecuación, funcionalidad y efectividad de la señal marítima, debiendo, previamente al inicio de las obras, realizarse el traslado a la nueva ubicación de la nueva señal marítima a construir en la punta del Dique de Levante, con el diseño y características que se decida y que deberá ser autorizada por la Comisión de Faros.
- Las condiciones de movilidad (ordenación de los aparcamientos, entradas y salidas de vehículos, viario, acerados, etc.) serán los indicados en el correspondiente plano de ordenación con las modificaciones que se deriven del estudio de movilidad (SEPARATA 4). Así el edificio se dotará de aparcamientos públicos y privados en la planta bajo rasante como mínimo ajustándose a lo establecido en la normativa vigente del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, aprobada por Orden de 28 de julio de 2011, BOJA nº 170 de 30 de agosto, así como por lo dispuesto por la Junta de Andalucía en el Decreto 47/2004, de 10 de febrero, de establecimientos hoteleros que estipula en su Anexo 1 “Requisitos mínimos específicos para el grupo de hoteles”, requisito 5.B), que, según la superficie disponible por el mínimo establecido, resulta aproximadamente entre 450 y 500 plazas de aparcamiento. Esta actuación también supondrá la ordenación de los aparcamientos de Autobuses lindantes a la Estación Marítima y de las paradas públicas de taxis, respetando las ya existentes de 31 de plazas para autobuses.
- Además, la APMA urbanizará la zona afectada por las alineaciones al sur de la parcela actual de la sede del Club Mediterráneo, con el objeto de incorporarse esta superficie al espacio público y con el fin de lograr una mayor permeabilidad de la plaza de la Farola con el Mar y favorecer su conexión peatonal con el Paseo Marítimo Matías Prats y el Paseo Marítimo del Dique de Levante que termina en la Estación Marítima (terminales A y B) y en el futuro complejo hotelero. Así, las posibles actuaciones para facilitar las salidas del ámbito han de preservar el carácter estancial del Paseo Ciudad de Melilla y se han de sustentar, con carácter preferente, sobre el Paseo de la Farola. En cualquier caso, siempre prevalecerá la prioridad de la explotación y operatividad portuaria sobre los trabajos de construcción del hotel.
- Cualquier obra de mejora urbana relativa a la movilidad derivada de esta actuación se realizará con cargo al proyecto, debiendo ser asumida por el concesionario, o en su defecto, por la APMA.
- Igualmente, como medidas adicionales en materia de movilidad sostenible que deberán ser implementadas concesionario se han acordado:
 - **Plan de Transporte al trabajo.** El concesionario deberá implementar dentro de la gestión de la concesión y antes del inicio de la explotación de ésta, como requisito imprescindible, un plan de transporte para sus trabajadores, en el que se contemplen, como mínimo las siguientes medidas: gestión del aparcamiento propio, fomento de transporte público y del coche compartido, incentivo del uso del a bicicleta y de caminar, lanzaderas y rutas de empresa, mejora de la infraestructura peatonal y ciclista, etc. Las medidas contarán con los recursos específicos y suficientes para su correcta implantación. Por otra parte, existirán mecanismos de seguimiento que midan la evolución del cumplimiento de objetivos



del plan y, en su caso, corrijan las desviaciones ajustando las medidas o implantando otras nuevas.

- **Operaciones de carga y descarga de mercancías.** El concesionario deberá implementar dentro de la gestión de la concesión y antes del inicio de la explotación de ésta, como requisito imprescindible, un área de carga y descarga propia, que no implique el uso los espacios públicos, y que, preferentemente, se encuentre en el interior del edificio. En este sentido el licitador en su proyecto de gestión deberá incluir soluciones tecnológicas que planifiquen y permitan una gestión inteligente de las operaciones de carga y descarga, realizando las mismas fuera de los periodos punta, haciéndolos compatibles con el resto de demandas existentes en la zona de forma que no se vean empeorados los niveles de servicio.
- Ante la eventual afección arqueológica durante la fase de ejecución de las obras de la edificación revista en la Modificación de Elementos, se remite a la Delegación de Cultura y Patrimonio Histórico el futuro proyecto de obra para que establezcan las medidas de protección del patrimonio arqueológico subacuático que procedan implementar.

ACTUACIÓN 2.3. DARSENA NÁUTICO – DEPORTIVA

La dársena resultante entre el Morro antiguo y el nuevo Dique de Levante tendrá acceso peatonal y rodado. La dotación indicativa de atraques estará sobre los 120 puntos, debiendo preverse aparcamientos en proporción de uno por cada dos puestos.

En la zona de tierra se dispondrán dos edificaciones:

- Las dedicadas a albergar las instalaciones de un club náutico. Su altura no será superior a PB+2. Siendo la edificabilidad asignada de 2.400 m²t. En su última planta podrá preverse la ubicación de un restaurante.
- Las dedicadas a otras instalaciones complementarias. Su altura no será superior a PB+1, pudiéndose aprovechar los locales bajo rasante que resulten de la ampliación de la calzada del dique de Levante Siendo la edificabilidad asignada de 800 m²t.
- El concesionario de la dársena podrá prever la construcción de instalaciones desmontables para el adecuado tratamiento de embarcaciones en internada (dique seco), siempre que respeten los límites de altura previstos en las ordenanzas generales del Plan Especial del sistema general Puerto de Málaga. Por el carácter de edificación no se considerará computable a los efectos de la edificabilidad máxima de esta zona.

El promotor o concesionario debía tramitar un Estudio de Detalle donde se definieran los restantes parámetros del conjunto de edificaciones fijas y accesos. Este Estudio de detalle se aprobó definitivamente en 2019, sustituyendo a uno anterior que fue condicionado derivado de las modificaciones del título concesional según determinaciones incluidas en la DEUP aprobada en 2017.



ACTUACIÓN 2.4. VIALES DE ACCESO

La nueva infraestructura ya ejecutada se realizó conforme a los incrementos de demanda esperados, así como las nuevas exigencias de seguridad impuestas por el protocolo IMO ISPS, que aconsejaron este nuevo acceso a la plataforma del morro, de modo que se pueda independizar perfectamente el tráfico portuario del público general. Para ello se ha ejecutado una calzada nueva, a nivel de la cota de coronación del antiguo espaldón del dique para el acceso público a la terminal, arrancando todo ello desde la plaza de la Farola

Conforme a las previsiones incluidas en la ficha de actuación nº 5 de la Modificación del Plan Especial aprobado en 2010, la APMA urbanizará la zona afectada por las alineaciones al sur de la parcela actual de la sede del Club Mediterráneo, con el objeto de incorporarse esta superficie al espacio público y con el fin de lograr una mayor permeabilidad de la plaza de la Farola con el Mar y favorecer su conexión peatonal con el Paseo Marítimo Matías Prats y el Paseo Marítimo del Dique de Levante que termina en la Estación Marítima (terminales A y B) y en el futuro complejo hotelero descrito en la actuación 2.2.



DOCUMENTOS GRÁFICOS



Código seguro de Verificación : GEN-2cf4-5053-f78e-1cb3-ccc2-7e45-72f2-5dbd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consulta...>

CSV : GEN-2cf4-5053-f78e-1cb3-ccc2-7e45-72f2-5dbd

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : CARLOS RUBIO BASABE | FECHA : 29/09/2023 08:25 | Sin acción específica



INDICE Y RELACION DE PLANOS

Los planos adjuntos en este documento son los más significativos de información y ordenación:

- RE-01 – Ámbito
- RE-02 – Situación Actual.
- RE-03 – Justificación Edificabilidad
- RE-04 – Ordenación Propuesta
- RE-05 – Ordenación No Vinculante

