



Junta de Andalucía



CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y ECONOMÍA AZUL

Delegación Territorial en Málaga

Ayuntamiento de Málaga

Gerencia Municipal de Urbanismo

Paseo de Antonio Machado, 12

29.002. Málaga. ESPAÑA

Su Ref. PP 14/2016 Modificación P.E. del Puerto de Málaga. Plataforma del Morro.
N. Ref.- SPA/DPA/142/2022 (EA/MA/18/22)
Asunto.- Remisión I.A.E.

Adjunto se remite informe ambiental estratégico de la “*Modificación Puntual de Elementos en la Plataforma del Morro e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona ciudadano-portuaria del Plan Especial del Puerto de Málaga*”, emitido por la Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul en Málaga, conforme a lo dispuesto en la ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental.

EL JEFE DE SERVICIO DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Es copia auténtica de documento electrónico

FIRMADO POR	JOSE CARLOS NORMAN BAREA	08/05/2023	PÁGINA 1/1
VERIFICACIÓN	Pk2jm6W3Z85R3C3GRKXU6A6WPC6492	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Diligencia

De conformidad con lo establecido en el artículo 26.1 del Decreto 622/2019, de 27 de diciembre, de administración electrónica, simplificación de procedimientos y racionalización organizativa de la Junta de Andalucía y en el artículo 16.2 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se extiende la presente diligencia a efectos de certificar que en el Registro Electrónico Único de la Junta de Andalucía, consta un asiento registral de salida con los siguientes datos:

Fecha de remisión: 09/05/2023 12:46:34

Organo de origen: 6622/29100/00700-SERVICIO DE PROTECCION AMBIENTAL

Destinatarios/as: L29067-AYUNTAMIENTO DE MALAGA -> MALAGA

Extracto del contenido del documento: EXPTE. EA/MA/18/22
ASUNTO: REMISIÓN INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO SOBRE MODIFICACIÓN P.E. DEL PUERTO DE MÁLAGA. PLATAFORMA DEL MORRO

Lugar de Remisión:

Forma de Remisión: REGISTRO TELEMATICO

Numero de registro de remisión: 2023132700003442

JUSTIFICANTE DE SALIDA

Lugar, fecha y firma

El/la funcionario/a: _____

Cargo que ocupa: _____

INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO DE LA INNOVACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS EN LA PLATAFORMA DEL MORRO E INCREMENTO DEL ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA DE LA ZONA CIUDADANO-PORTUARIA DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MÁLAGA.

(Expte. EA/MA/18/22)

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, tiene por objeto establecer las bases que deben regir la evaluación ambiental de planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando en todo el territorio del Estado un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible. Dicha Ley transpone al ordenamiento interno la Directiva 2001/42/CE, de 27 de junio, sobre evaluación de las repercusiones de determinados planes y programas en el medio ambiente.

En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, es de aplicación la Ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental, siendo su objeto el establecimiento de un marco normativo adecuado para el desarrollo de la política ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, a través de los instrumentos que garanticen la incorporación de criterios de sostenibilidad en las actuaciones sometidas a la misma. En los artículos 39 y 40 se regula la Evaluación Ambiental Estratégica simplificada de los instrumentos de planeamiento urbanístico, que debe ser conforme a las determinaciones de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre. El artículo 39 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental, recoge el procedimiento de la evaluación ambiental estratégica simplificada para la emisión del informe ambiental estratégico. En el artículo 40.4 de la citada ley 7/2007, de 9 de julio, se establecen los instrumentos de planeamiento urbanístico que serán objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada por el órgano ambiental.

El artículo 12 del Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, así como el Decreto 162/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, determinan que corresponde a la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul el ejercicio de las competencias en materia de medio ambiente y desarrollo sostenible.

Por su parte, el Decreto 226/2020, de 24 de febrero, por el que se regula la organización territorial provincial de la Administración de la Junta de Andalucía, modificado por el Decreto 300/2022, de 30 de agosto, establece en su disposición adicional duodécima que corresponde a la persona titular de la Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul el ejercicio en la provincia de Málaga de las competencias previstas en el artículo 19 del citado Decreto 226/2020, siendo el órgano ambiental competente para la emisión del informe ambiental estratégico del presente instrumento de planeamiento urbanístico, acorde al procedimiento establecido en el artículo 39 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, donde se dispone que el órgano ambiental debe formular el citado informe ambiental estratégico y remitirlo al órgano responsable de la tramitación administrativa del plan.



FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 1/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMMME4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



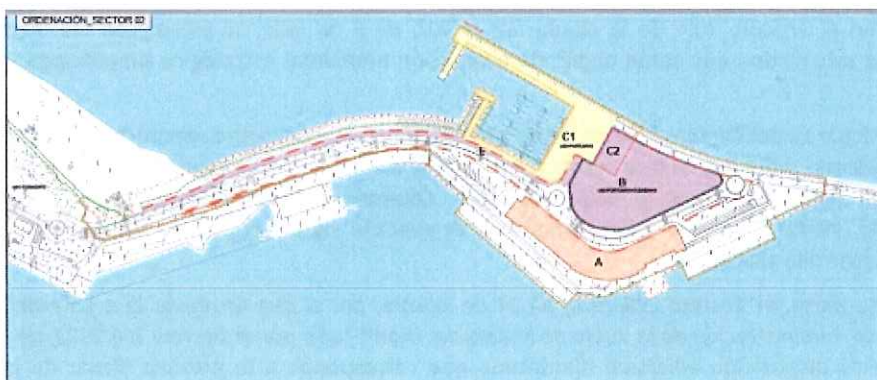
1.- OBJETO Y PROCEDENCIA DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA

El ámbito de esta modificación está dentro de los límites del Dominio Público Portuario, siendo la Autoridad Portuaria quien tiene encomendada la formulación del Plan Especial del Sistema General Portuario, y el Ayuntamiento de Málaga el órgano responsable de su tramitación administrativa. La modificación que se presenta tiene por objetivo la implantación de un hotel y un complejo de usos complementarios comercial y de ocio, que sea capaz de crear un foco de atracción urbano en esta zona del puerto, integrándose con las estaciones marítimas de cruceros, que complete y potencie los usos ciudadanos y comerciales de los muelles 1 y 2.

Los dos objetivos que originan la Modificación Puntual del Plan Especial que posibilitan la implantación de un centro hotelero, sin modificar sustancialmente sus condicionantes de uso son:

- Integrar su perímetro urbano con la propia ciudad de Málaga.
- Mejorar la permeabilidad peatonal hacia el litoral, y permitir de esta forma el acceso de la ciudad al mar, que se conforma como su principal objetivo urbanístico.

La Modificación Puntual de la Parcela "E", Sector 2 Plataforma del Morro del Plan Especial que se plantea, está motivada esencialmente por la necesidad de regularizar los límites de la parcela incluyendo la zona limítrofe B dentro de un solo ámbito parcelario de actuación, la segregación de la parcela C en parcelas C1 y C2 y el cambio de uso de dichas parcelas B y C2 a Portuario-Ciudadano, según lo estipulado en la Delimitación de espacios y usos portuarios (DEUP) aprobada, sin variar su uso general Zona III Portuario-Ciudadano. El ámbito de actuación de la modificación es de 17.610 m², al incorporar la parcela C2, considerando las determinaciones de la DEUP aprobada en julio de 2017.



En cuanto a los usos pormenorizados, se modifica el artículo 11 de las Ordenanzas de uso del Plan Especial, en lo que se refiere a la asignación de usos pormenorizados por sectores, incorporándose para el Sector 2 el uso hotelero (CH).

Dentro de cada Zona el artículo 11 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



FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 2/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMME4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



(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)

Además en el documento de modificación puntal de Plan Especial se especifica cambios en el siguiente articulado:

- Modificación de los art. 10 y 11 de las ordenanzas de uso.
- Modificación del art. 13.4 Edificaciones en la zona ciudadano-portuaria. Edificabilidad Máxima sobre rasante:

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 m²/m²s (previsto inicialmente el PE Puerto de 1998 y posteriores modificaciones) a 0,68 m²/m²s.

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

La Modificación de Elementos del Plan Especial del Sistema General Puerto de Málaga en la Plataforma del Morro e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona Ciudadano-Portuaria es una modificación de un plan especial que establece la ordenación detallada del sistema general del puerto incardinándose, por tanto, en el supuesto de hecho contemplado en el artículo 40.4 c) de la ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental en la redacción dada por la Disposición Final Quinta de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía razón por la que debe someterse a un procedimiento de evaluación ambiental estratégica en su modalidad simplificada.

2.- TRAMITACIÓN

Con fecha 13 de octubre de 2017 se emitió Informe Ambiental Estratégico favorable de la Modificación de Elementos del Plan Especial del Puerto de Málaga en el sector 2, "Plataforma del Morro" (PP14/16), solicitado por el Excmo. Ayuntamiento de Málaga y que fue publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía nº 241, el martes 19 de diciembre de 2017.

Considerando que el 19 de diciembre de 2021 se cumplieron cuatro años desde la publicación del Informe Ambiental Estratégico, con fecha 21 de septiembre de 2022 se recibe en esta Delegación Territorial escrito de la Autoridad Portuaria de Málaga en el que se solicita de nuevo el inicio de la evaluación ambiental estratégica de la Modificación de Elementos del Plan Especial del Sistema General Puerto de Málaga en la Plataforma del Morro e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona Ciudadano-Portuaria, acompañándose de documento ambiental estratégico y de borrador de la innovación propuesta. Posteriormente, con fecha 26 de septiembre de 2022 se recibe la misma documentación remitida por el Ayuntamiento de Málaga.

Una vez analizada la documentación se observa que entre la misma se incluye un documento ambiental estratégico fechado en abril de 2017 y una adenda de cambio climático a dicho documento; no



FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 3/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMMME4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Junta de Andalucía

obstante y atendiendo por extensión al art. 35.4 *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental* dicho documento ambiental habría perdido su validez por lo que con fecha 23 de septiembre de 2022, se requiere una actualización del documento ambiental estratégico en la que se incorporen los aspectos sobre la incidencia en el cambio climático tal y como lo exige 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*. De igual forma se requiere que se actualicen las medidas incluidas en el documento ambiental sobre residuos atendiendo a las disposiciones de la *Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular*, y demás legislación que haya sido modificada.

Posteriormente con fecha 11 de noviembre de 2022 el Ayuntamiento de Málaga dio respuesta al requerimiento mediante el correspondiente aporte documental ante esta Delegación Territorial. Una vez estudiada la documentación ambiental y urbanística presentada, se verifica que sus contenidos dan cumplimiento a lo exigido en el artículo 39.1 de la *ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental*. Del estudio de dicha documentación se comprueba que la Modificación de Elementos del Plan Especial del Sistema General Puerto de Málaga en la Plataforma del Morro e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona Ciudadano-Portuaria es una modificación de un plan especial que establece la ordenación detallada del sistema general del puerto incardinándose, por tanto, en el supuesto de hecho contemplado en el artículo 40.4 c) de la *ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental* en la redacción dada por la Disposición Final Quinta de la *Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía* razón por la que debe someterse a un procedimiento de evaluación ambiental estratégica en su modalidad simplificada.

Con fecha 1 de diciembre de 2022 se emitió Resolución de admisión a trámite de la Evaluación Ambiental Estratégica simplificada de la Modificación de Elementos del Plan Especial del Sistema General Puerto de Málaga en la Plataforma del Morro e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona Ciudadano-Portuaria, conforme a lo recogido en la *Ley 7/2007, de 9 de julio*.

De acuerdo con los artículos 39.2 y 40.6.c de la *Ley 7/2007, de 9 de julio*, se han efectuado las siguientes consultas:

Organismos consultados	Fecha de la respuesta
D. T. de Cultura, Turismo y Deporte (Sv. de Turismo).	--
D. T. de Cultura, Turismo y Deportes (Sv. Bienes Culturales).	16.02.2023
Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga.	27.02.2023
Centro de Estudio Paisaje y Territorio.	--
Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.	--
Ecologistas en Acción.	01.02.2023
En la Delegación de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul	
Servicio de Gestión del Medio Natural.	21.04.2023



Es copia auténtica de documento electrónico

FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 4/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMMME4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Sv. Protección ambiental. Departamento de calidad del aire.	16.03.2023
Sv. Protección ambiental. Departamento de residuos y calidad del suelo.	16.03.2023

De los informes recibidos se adjunta copia en el anexo II del presente informe ambiental estratégico.

3.- CONSIDERACIONES SOBRE LA ACTUACIÓN Y LA DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL.

En el anexo I del presente informe ambiental estratégico se hace un resumen del contenido del documento urbanístico y del documento ambiental estratégico presentados.

En los apartados referidos a medidas de prevención, corrección ambiental, así como al seguimiento y vigilancia ambiental del plan, se incorporarán las que se establecen en el siguiente apartado del presente informe ambiental estratégico, "4. Valoración Ambiental del Plan".

4.- VALORACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN PROPUESTO.

4.1.- Consideraciones en materia de contaminación atmosférica, acústica y lumínica.

Con fecha 16 de marzo de 2023, se emite informe por parte del Departamento de Calidad del Aire de esta Delegación Territorial sobre los aspectos de su competencia, donde determina que no se considera necesario hacer ningún pronunciamiento ni requerir documento complementario alguno en materia de contaminación atmosférica, acústica y lumínica.

4.2. Consideraciones en materia de residuos y calidad del suelo.

El Departamento de Residuos y Calidad del Suelo de esta Delegación Territorial emite informe el 16 de marzo de 2023 acerca de aspectos de su competencia, particularmente en referencia a lo que se expone a continuación.

Producción de residuos peligrosos

Tal como establece el artículo 11 del Reglamento de Residuos de Andalucía, las personas o entidades titulares de industrias o actividades productoras de residuos peligrosos deberán comunicar, su instalación, ampliación, modificación sustancial o traslado a la Delegación Territorial de la Consejería competente en medio ambiente antes del comienzo de su actividad, de conformidad con el artículo 35 de la *Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular*. La comunicación conllevará la inscripción de oficio en el registro de autorizaciones de actuaciones sometidas a los instrumentos de prevención y control ambiental, de las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y de las actividades que usan disolventes orgánicos previsto en el artículo 45 del *Decreto 356/2010, de 3 de agosto*.

Por tanto, en caso, de que en el ámbito de las obras realizadas derivadas del presente INNOVACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS E INCREMENTO DEL ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA DE LA ZONA CIUDADANO PORTUARIA (ART. 13.4) DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MÁLAGA, se produzcan residuos peligrosos, la empresa encargada de la ejecución de las obras deberá encontrarse inscrita en el Registro de Productores de Residuos Peligrosos, conforme a lo establecido en el *Decreto 73/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía*, debiendo cumplir las obligaciones establecidas en el artículo 13 del citado Decreto.



FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 5/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMMME4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Junta de Andalucía

Residuos no peligrosos

En caso de que durante la ejecución de las obras se generen residuos no peligrosos de competencia municipal, éstos serán puestos a disposición de la Entidad Local, en los términos que establezcan las ordenanzas municipales. En todo caso, sin perjuicio de las obligaciones impuestas en las respectivas ordenanzas, se deberá actuar de acuerdo con lo indicado en el artículo 25 del Reglamento de Residuos de Andalucía: separar las fracciones de residuos en origen, utilizar correctamente los contenedores de residuos domésticos, evitando la mezcla de diferentes tipos de residuos, no depositando los residuos en lugares distintos a los fijados e informar a la Entidad local sobre el origen, cantidad y características de aquellos residuos municipales que, por sus particularidades, pueden producir trastornos en el transporte y recogida, debiendo adecuarlos para su entrega, en los términos establecidos por la administración local.

En caso de que se produzcan residuos no peligrosos en cantidad superior a 1.000 toneladas/año, la actividad será objeto de comunicación previa al inicio de la misma, por parte de la empresa que ejecute las obras, y de inscripción en el registro, conforme a lo dispuesto en el artículo 17 del *Decreto 73/2012, de 20 de marzo*.

Respecto a los residuos vegetales, según la *Ley 7/2022, de 8 de abril*, deberán ser entregados a gestor autorizado.

Residuos de construcción y demolición.

Conforme a lo previsto en el *Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la Producción y Gestión de los Residuos de Construcción y Demolición*, y el *Decreto 73/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía*, el proyecto de ejecución de las obras de urbanización que se deriven del presente instrumento de planeamiento incluirá un ESTUDIO DE GESTIÓN DE RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN, con el contenido previsto en el artículo 4 de dicho Real Decreto.

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 5 del *Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero*, la empresa constructora que ejecute la obra está obligada a presentar al titular un plan que refleje cómo llevará a cabo las obligaciones que le incumban en relación con los residuos de construcción y demolición que se vayan a producir en la obra. Este plan formará parte de los documentos contractuales de la obra.

Conforme a lo establecido en el artículo 30 de la *Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular*, los residuos de construcción y demolición no peligrosos generados en las obras derivadas del presente instrumento de planeamiento deben ser clasificados, al menos, en las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Así mismo, se clasificarán aquellos elementos susceptibles de ser reutilizados tales como tejas, sanitarios o elementos estructurales. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos y sin perjuicio del resto de residuos que ya tienen establecida una recogida separada obligatoria.

Las demoliciones que, en su caso, fueran pertinentes se llevarán a cabo preferiblemente de forma selectiva y, con carácter obligatorio a partir del 1 de enero de 2024.

Según lo establecido en el artículo 80 del *Decreto 73/2012, de 20 de marzo*, para el otorgamiento de la licencia municipal de obras, las personas o entidades productoras tendrán que constituir a favor del Ayuntamiento una fianza o garantía financiera equivalente, a fin de asegurar la correcta gestión de los residuos generados. El importe de la garantía a depositar se calculará de acuerdo a lo establecido en el artículo 81 del



FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 6/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMMME4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

citado Decreto 73/2012, de 20 de marzo.

Los residuos de construcción y demolición originados en la obra se destinarán, preferentemente, a operaciones de reutilización, reciclado u otras formas de valorización. NO PODRÁN DEPOSITARSE EN VERTEDERO LOS RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN GENERADOS EN LA OBRA QUE NO HAYAN SIDO SOMETIDOS A ALGUNA OPERACIÓN DE TRATAMIENTO PREVIO. Esto no será aplicable a los residuos inertes cuyo tratamiento sea técnicamente inviable.

Deberá tenerse constancia documental de la entrega de los residuos de construcción y demolición a un gestor, en el que figure la identificación del poseedor y del productor de los mismos, la obra de procedencia, el número de licencia de la obra, la cantidad en toneladas o metros cúbicos y el tipo de residuos entregados, según el código de la Lista Europea de Residuos.

Si se pretendiera, o llegara el caso, que la valorización de los suelos no contaminados excavados, y otros materiales excavados excedentes procedentes de la obra (LER 17 05 04), se llevara a efecto en operaciones de relleno u otras obras fuera del ámbito de las obras de urbanización derivadas del presente instrumento de planeamiento, se estará a lo dispuesto en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, debiendo tener en cuenta que los materiales naturales excavados deberán cumplir las características establecidas en la citada Orden, en particular lo dispuesto en su artículo 3. Las personas físicas o jurídicas que lleven a cabo la valorización deberán presentar una comunicación previa al inicio de la actividad ante esta Delegación Territorial, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 5 de la mencionada Orden.

Si, por el contrario, se pretendiera, en algún momento, valorizar en la obra residuos del citado código LER 17 05 04, procedentes de otros emplazamientos, del mismo modo, la persona física o jurídica que tenga la intención de llevar a cabo la valorización deberá presentar la mencionada comunicación previa, según lo preceptuado en el artículo 5 de la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre.

Los residuos se mantendrán en todo momento en condiciones de higiene y seguridad, evitando la mezcla de fracciones ya seleccionadas que impidan o dificulten su posterior valorización o eliminación.

Protección del suelo

Como principio director de prevención y corrección de impactos ambientales deberá garantizarse que durante las obras derivadas del presente instrumento de planeamiento, la ocupación y afección mínima posible de terrenos en la zona de actuación. Para ello será preceptiva la señalización de las zonas de actuación y sus límites a fin de evitar daños innecesarios en los terrenos limítrofes. Se procederá a la delimitación de las zonas de ocupación temporal y permanente, de forma que el movimiento de maquinaria quede ceñido a la superficie señalizada.

Se prohíbe que durante las obras el ámbito del proyecto se realicen labores de abastecimiento o mantenimiento de maquinaria, salvo que justificadamente no puedan realizarse en centro autorizado y se disponga al efecto un área pavimentada para la realización de las mismas.

Para garantizar la menor afección a la calidad de los suelos, cerca de los posibles puntos de derrame de sustancias peligrosas se dispondrá de medios técnicos y materiales (sacos de material absorbente, barreras de protección, etc.) que aseguren una rápida intervención sobre cualquier vertido accidental, actuando sobre el foco de vertido así como su propagación y posterior recogida y gestión.

Cualquier incidente del que pueda derivarse contaminación del suelo, deberá notificarse de inmediato a esta Delegación Territorial, proceder a labores de limpieza o retirada del suelo afectado y



FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 7/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMMME4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



entregar los residuos generados a gestor autorizado. Una vez efectuadas las labores de limpieza, el titular queda obligado a aportar un informe sobre los trabajos realizados, que a partir de datos o análisis permita evaluar el posible grado de contaminación del suelo.

En el caso de que se produzcan derrames accidentales de aceites y otros líquidos procedentes de la maquinaria hacia el suelo (generación de episodios contaminantes sobrevenidos) se estará a lo dispuesto en el Título VI - Actuaciones Especiales, Capítulo 1 - Actuaciones en Casos Sobrevenidos, artículos 62 y 63 del vigente *Decreto 18/2015, de 27 de enero*, por el que se aprueba el reglamento del régimen aplicable a los suelos contaminados, de forma tal que se priorice la limitación de la extensión de la contaminación.

En el caso que en el suelo, se prevea desarrollar una actividad potencialmente contaminante del suelo según las actividades definidas en el Anexo I, del *Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo*, se deberá presentar un INFORME PRELIMINAR DE SITUACIÓN DEL SUELO, con el contenido previsto en el Anexo II.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 55.1, del *Decreto 18/2015, de 27 de enero*, referente a Planeamientos y Desarrollos Urbanísticos sometidos a procedimientos de Evaluación Ambiental, en el caso de que se contemplen cambios de usos en terrenos en los que se desarrollen o hayan desarrollado actividades potencialmente contaminantes del suelo, deberán aportar un INFORME HISTÓRICO DE SITUACIÓN.

4.3. Consideraciones en materia de medio natural.

El Departamento de Geodiversidad y Biodiversidad de esta Delegación Territorial emite informe el 21 de abril de 2023 acerca de aspectos de su competencia y en el que se analizan las afecciones que se detallan a continuación:

Respecto a las aves marinas residentes y migratorias, los edificios pueden afectar a la migración o la alimentación, si estos se sitúan en rutas migratorias o cercanos a una zona de alimentación o descanso.

Para el caso de este proyecto, al existir otros muchos elementos de la misma índole (edificios altos de la zona del morro y por extensión la propia ciudad de Málaga) este nuevo elemento sería un incremento adicional a la situación de alta transformación. Respecto a los materiales constructivos para evitar colisiones, sí se deberá tener en cuenta entre los requisitos técnicos.

En la página 70 de la memoria del proyecto dice lo siguiente:

“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.”

Esta cuestión referida a la justificación del tratamiento de los materiales deberá atender, además de lo expuesto, a minimizar la afección por colisión de las aves.

Por lo anterior, la pérdida de biodiversidad no es algo que vaya a repercutir de manera muy significativa por la modificación puntual, debido a que la variedad de flora y fauna no tiene un alto valor ecológico al estar en un ambiente altamente antropizado.

A pesar de todo, para evitar molestias a la vida silvestre se tomarán medidas para minimizar los impactos de este tipo de edificios sobre los animales del entorno, tales como la adopción de las normas de



FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 8/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMMME4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



materiales de construcción que evite colisiones a las aves y respecto a la iluminación establecido en la *Ley 6/2001, de 31 de mayo, de Ordenación Ambiental del Alumbrado para la Protección del Medio Nocturno*. Esta recomendación se tendrá en consideración en la memoria ejecutiva con el fin de minimizar el impacto negativo que determinadas estructuras (como puede ser la utilización de vidrio en ventanas y fachadas del edificio) pueden tener sobre las aves migratorias y residentes.

4.4. Consideraciones en materia de patrimonio histórico y cultural.

Con fecha 16 de marzo de 2023, se emite informe por parte del Servicio de Bienes Culturales de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte sobre los aspectos de su competencia, manifestando que:

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 n.º 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 n.º 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 a realización de 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.

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 implementar.

La actuación propuesta no se desarrolla sobre ningún otro Bien de Interés Cultural inscrito en el Catálogo General del 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 del 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”.



FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 9/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMM4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



4.5. Consideraciones en materia de paisaje.

Con fecha 12 de diciembre de 2022 se consulta al Centro de Estudios Paisaje y Territorio para que informe sobre los asuntos de su competencia, sin recibir respuesta en la fecha presente.

El emplazamiento de la plataforma del Morro donde se proyecta la modificación y futura implantación de un hotel constituye un espacio central para la ciudad de Málaga asentada sobre el mar, elemento natural, situándose en el centro de la bahía. Este entorno posee un importante valor paisajístico por la combinación de la montaña, el mar y la ciudad. La edificación prevista producirá un cambio en la percepción de este enclave aumentando su visibilidad ya que sobresaldrá de forma destacada por su posición aislada y rodeada de mar.

La cuestión clave en la evaluación ambiental de este plan está centrada en el paisaje. Sin embargo, el paisaje responde a un concepto transversal que trasciende a lo medioambiental, con una amplitud que abarca otros muchos ámbitos, como el cultural, el histórico, el artístico (y dentro del artístico también el arquitectónico) o el emocional, con la carga de subjetividad que esto supone. Así, el Convenio Europeo del Paisaje asocia la definición del paisaje con la percepción que la población tiene de una parte del territorio, indicando que la calidad paisajística debe responder a las aspiraciones de la población en su entorno, y que proteger un paisaje tiene como objetivo conservar y mantener los aspectos significativos o característicos del mismo por su valor patrimonial derivado de su configuración natural y/o la acción del hombre. Dicho convenio establece entre sus medidas la identificación y calificación de los paisajes y la posterior definición de los objetivos de calidad paisajística, previa consulta pública. Y en la misma línea, la Estrategia de Paisaje de Andalucía, aprobada por Acuerdo de 6 de marzo de 2012, del Consejo de Gobierno, tiene como metas la integración del paisaje en todas las políticas de la Junta de Andalucía con un carácter transversal, y la formación de un pacto por el paisaje en Andalucía, concibiéndose como un instrumento de gobernanza paisajística, resaltando el valor del paisaje como capital territorial para el desarrollo de Andalucía, y asumiendo la transversalidad como el gran hilo conductor de la misma, con tres ejes de intervención: protección, gestión y ordenación de los paisajes.

Además hay que considerar que la Evaluación Ambiental Estratégica no asegura la aprobación de la modificación del Plan, ya que ésta se someterá al correspondiente procedimiento urbanístico cuya aprobación compete al Ayuntamiento; y posteriormente al trámite de prevención ambiental correspondiente según epígrafe del Anejo I de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental, en el que se pueda evaluar aspectos más concretos de la actuación, una vez sea redactado el correspondiente proyecto de hotel y conocidos sus detalles.

4.6. Consideraciones en materia de cambio climático.

En el apartado 10.2 del documento ambiental estratégico se recogen 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. En los términos en que lo exige 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, se plantea una batería de medidas encaminadas a reducir la emisión de gases de efecto invernadero. Entre las mismas, se detallan algunas que aluden al cumplimiento de determinados requisitos normativos que son ineludibles por la aplicación de las políticas sectoriales correspondientes, tales como las medidas para reducir la contaminación lumínica en las que se atenderá a lo dispuesto en el reglamento de



FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 10/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMMME4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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*; y también encontramos otras medidas generales como que “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”.

Es en el apartado dedicado a las medidas de reducción del consumo de energía donde sí figuran algunas medidas que añaden valor al documento ambiental en cuanto a la reducción de emisión de gases de efecto invernadero, yendo más allá de aquéllo a lo que obliga la propia legislación sectorial. Así se contempla que el futuro complejo hotelero deberá proveerse al menos de 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. Se ha realizado una estimación de la superficie disponible para la colocación de paneles fotovoltaicos, todo ello sin perjuicio de lo ya ejecutado, mediante la colocación de las marquesinas fotovoltaicas o la cubierta del edificio de la Sede de la Autoridad Portuaria de Málaga. Las marquesinas fotovoltaicas ocuparán una superficie de 5.639 m². Teniendo en cuenta que cada panel ocupa 2,019 m², se pueden llegar a colocar un total de 2.793 módulos fotovoltaicos, lo que producirán una energía de 1,11 MW. Por su parte, la cubierta fotovoltaica del edificio de la Sede de la Autoridad Portuaria generará un total de 28.257 Kwh/año, lo que supone un 18,78% del consumo total del edificio mientras que las marquesinas fotovoltaicas estarán compuestas por 783 módulos que producirán anualmente una media de 384,6 MWh. Esto, traducido en términos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, da lugar a una reducción de emisiones de CO₂ de 79,92 T/año.

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, además 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.

Como medida de adaptación al cambio climático, donde se espera que los eventos climatológicos sean cada vez más extremos, el viario de acceso estará constituido por asfalto permeable o drenante, teniendo la medida como alcance los 24.250 m² de superficie que conforman el Viario. Para ello se empleará un pavimento ecológico eficaz en la eliminación de óxido de nitrógeno (NO_x), 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 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. Se plantea por tanto la colocación de 38 pies de la especie *Ceratonia siliqua*, la cual tiene mucha tolerancia a la salinidad y es una especie muy resistente a climas secos. Con el fin de embellecer y aumentar la capacidad de sumidero de CO₂ del entorno, se plantea la instalación de 40 nuevos macetones de *Olea europaea* en los espacios libres dejados por el respaldón del Dique de Levante. Esta medida queda condicionada por las obras de refuerzo previstas sobre el respaldón, las cuales cimentarán los espacios



FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 11/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMM4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



actualmente existentes entre las bandas de hormigón que actúan de sujeción. Por tanto, los maceteros se colocarán en función del estado final de la zona tras las obras.

Además de la anterior medida se tapizará el respaldón del Dique de Levante con la especie *Hedera helix* (hiedra), condicionada a la ejecución previa de refuerzo del respaldón, ya que en la actualidad se encuentra deteriorado. Concretamente, se tapizarán 221 metros lineales en la zona coincidente con la colocación de los olivos antes descritos.

En el entorno de la Estación se crearán zonas ajardinadas para el esparcimiento público. Concretamente, la superficie a ajardinar es de 6.448 m² y abarcará también otras zonas como los parterres en la continuación del Acceso al Dique de Levante (junto al antiguo espaldón del Dique) y casi hasta las inmediaciones de la Estación Norte (Terminal A). Se plantarán un total de 903 individuos repartidos por la zona verde de amortiguación.

Complementariamente se plantarán 30 ejemplares de *Pinus pinea* en la zona verde que se encuentra en la acera derecha del acceso al puente sobre el Río Guadalmedina, en la que se han plantado individuos de *Pinus halepensis* y *Washingtonia robusta*.

En total en la Fase II del Plan de Ajardinamiento se plantarán 1.588 individuos repartidos entre 7 especies distintas de porte arbóreo y arbustivo.

El espacio y los distintos usos ya existentes en el ámbito de estudio imposibilitan la creación de bosques más densos que actúen como verdaderos sumideros de CO₂. Es por ello que, además de las plantaciones descritas anteriormente, sean necesarios nuevos sistemas que ayuden al consumo de CO₂ y que mejoren la habitabilidad del entorno. En este sentido, se instalarán en el acerado del entorno los denominados City Trees que absorberían hasta 240 toneladas de CO₂ anualmente, lo que equivale al beneficio que otorgarían más de 275 árboles con elevada capacidad de sumidero.

Adicionalmente 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. Estas marquesinas verdes fotovoltaicas tendrán su punto de partida frente a La Farola, donde comienza el parterre de *Washingtonia robusta* y *Phoenix dactylifera* en el acerado del Paseo de Levante, y continuará hasta el Real Club Mediterráneo. Se instalarán un total de 1.183 paneles, lo que supone una generación de 0,47 MW.

Como medidas compensatorias se cita la recuperación del hábitat de interés comunitario 1170: Arrecifes. La recuperación del hábitat se realizará en celdas de 100x100 m, abarcando una superficie total de 40.000 m².

Por su parte, se justifica la coherencia con el plan andaluz de acción por el clima, aprobado mediante el Decreto 234/2021, de 13 de octubre, analizando los objetivos fundamentales de dicho plan. Uno de los fines fundamentales del programa de mitigación del mismo es la reducción en la emisión de gases de efecto invernadero, ya abordado en los párrafos anteriores, mientras que otro es el incremento en la capacidad de sumidero. Ésta también se propone en el documento ambiental estratégico presentado, en tanto se señala el aumento de la superficie verde mediante plantaciones que permitirá el efecto sumidero de CO₂ de la zona.

FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 12/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMMME4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

4.7. Consideraciones del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga

El Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga emitió informe con fecha 27 de febrero de 2023 en el que presenta una opinión técnica sobre la modificación del Plan bajo criterios arquitectónicos (falta de integración en la ciudad, entre otros), además de falta de respuesta a los principios de sostenibilidad en el ámbito urbano (consumo de suelo, falta de contribución a la compacidad de la ciudad, etc.), repercusión en el modelo e identidad de la ciudad y otras cuestiones de oportunidad, legitimidad, legalidad y procedimiento, entre otras, además del impacto en el paisaje, haciendo mención a la severidad del impacto en los paisajes con significación histórica, cultural y/o arqueológica. Finalmente se hace mención a la Resolución de 17 de diciembre de 2021, de la Dirección General de Bellas Artes, por la que se incoa expediente de declaración de bien de interés cultural, en la categoría de monumento, a favor de "La Farola", faro marítimo del puerto de la ciudad de Málaga ya que la construcción del edificio previsto distorsionaría su contemplación, tanto desde el mar como desde tierra.

4.8. Consideraciones de Ecologistas en Acción.

Con fecha 1 de febrero de 2023 se emite informe por parte de la asociación Ecologistas en Acción, en respuesta al requerimiento en el ámbito del procedimiento previsto en el artículo 39.2 de la *Ley 7/2007, de 9 de julio*. En dicho informe, Ecologistas en Acción advierte del impacto visual y paisajístico en el horizonte escénico de la Bahía de Málaga y sobre el paisaje marítimo de Málaga, subraya la necesidad de evaluación de la calidad paisajística, y en el horizonte marino como patrimonio de la ciudadanía; la necesidad de protección del litoral; el perjuicio a los valores paisajísticos, históricos y culturales; la posible afección de temporales marítimos, tsunamis o de la subida del nivel del mar como consecuencia del cambio climático y la competencia desleal con los hoteles de la zona, entre otras cuestiones socioeconómicas.

Finalmente solicita la denegación del proyecto hotelero en el dique de levante del Puerto de Málaga, por contravenir la legislación vigente en materia de Evaluación Ambiental Estratégica y que tome en consideración aspectos tan relevantes como el impacto paisajístico, las amenazas de origen marino y el exceso de oferta hotelera para esta ciudad.

Aparte de los aspectos medioambientales, los informes y alegaciones presentados también realizan numerosas observaciones de carácter económico, social y urbanístico. No es a este órgano ambiental al que corresponde responder sobre tales cuestiones.

De conformidad con el artículo 40.6 de la *ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental*, esta Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul en Málaga, en el ámbito de sus competencias y a los solos efectos ambientales formula el siguiente:

FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 13/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMM4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Se considera que la Modificación de Elementos del Plan Especial del Sistema General Puerto de Málaga en la Plataforma del Morro e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona Ciudadano-Portuaria, en el término municipal de Málaga, no tendrá efectos significativos sobre el medio ambiente siempre que se dé cumplimiento al siguiente condicionado y a las medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento ambiental estratégico.

- a) En materia de residuos y protección del suelo se dará cumplimiento a lo expuesto en el apartado **4.2** consideraciones en materia de residuos y calidad del suelo del presente informe ambiental estratégico.
- b) En relación a la protección de los elementos del medio natural, se incorporarán a las medidas preventivas y correctoras del documento ambiental estratégico, las señaladas en el apartado **4.3** del presente informe.
- c) En lo relativo a las posibles afecciones al patrimonio histórico, se estará a lo señalado en el apartado **4.4** de este informe ambiental estratégico.
- d) En lo relativo al cambio climático, se estará a lo señalado en el apartado **4.6** de este informe ambiental estratégico, debiendo presentarse ante la Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul en Málaga la batería de disposiciones que garanticen una reducción en la emisión de gases de efecto invernadero.

Esta Delegación Territorial remitirá el presente informe ambiental estratégico al Boletín Oficial de la Junta de Andalucía para su publicación en el plazo de 15 días, conforme al artículo 39.3 de la *ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental*, sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

De acuerdo con lo dispuesto en el Art. 39.3 de la *ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental*, el presente Informe Ambiental Estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, no se hubiera procedido a la aprobación del instrumento de planeamiento en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica.

Contra el informe ambiental estratégico no procederá recurso administrativo alguno, sin perjuicio de los que procedan, en su caso, contra la resolución que apruebe el instrumento de planeamiento sometido al mismo.

EL DELEGADO TERRITORIAL

FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 14/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMMME4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



ANEXO I.- RESUMEN DE LAS DETERMINACIONES DE LA INNOVACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS EN LA PLATAFORMA DEL MORRO E INCREMENTO DEL INDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA DE LA ZONA CIUDADANO-PORTUARIA DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MÁLAGA.(EA/MA/18/22)

1. Contenido del documento ambiental estratégico.

El documento ambiental estratégico presentado reúne los contenidos mínimos establecidos en el artículo 39.1 de la ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental. Los apartados en que se ha estructurado son los siguientes:

- ESTADO ACTUAL DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO
- ACTUACIONES ARQUITECTÓNICAS QUE HAN SUPUESTO UNA VENTAJA POSITIVA PARA DISTINTAS CIUDADES DESDE EL PUNTO DE VISTA PAISAJÍSTICO Y DE LA CALIDAD DE VIDA
- CONTENIDO DEL DOCUMENTOS INICIAL ESTRATÉGICO
- OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN
- ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN O PROGRAMA PROPUESTO, SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES
- CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL DEL ÁREA DE ACTUACIÓN Y EL ENTORNO
- DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN PARCIAL
- LOS POTENCIALES IMPACTOS, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO
- ACTUACIONES PROPUESTAS PARA PALIAR LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO
- INCIDENCIA EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO.
- EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES
- EFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES
- BIBLIOGRAFÍA
- ANEXOS

2. Objeto de la innovación propuesta

El objeto de la Modificación de Elementos del Plan Especial del Sistema General Puerto de Málaga en la Plataforma del Morro e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona Ciudadano-Portuaria es la reordenación de las actuaciones de edificación dentro del ámbito del Sector 2 “Plataforma del Morro” 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. Siendo este Sector el ámbito de referencia, el ámbito de la modificación específico son las parcelas “C, B y E” del Plan Especial vigente, quedando definido en una nueva parcela “B” en la que se aplican nuevos parámetros (uso, edificabilidad, alineaciones, alturas,

FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 15/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMM4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Junta de Andalucía

ocupaciones sobre y bajo rasante, ...). Las otras parcelas del Sector 2, (parcela A "Terminal de Cruceros" ya edificada y parcela C "Puerto Deportivo" (definida en el Estudio de Detalle aprobado en 2019 y en construcción), que se trata de una zona náutico-deportiva, de una superficie de dominio público portuario de 13.964 m² en el área C "Puerto Deportivo" del Sector 2 de la Plataforma del Morro del Plan Especial del Sistema General Puerto de Málaga se segrega en las parcelas C1 y C2.

En este sentido dentro de cada Zona el artículo 11 del Plan Especial del Puerto 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)

Se pretende determinar 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.

3. Análisis de Alternativas.

El documento ambiental estratégico considera 3 alternativas posibles, más la alternativa 0:

- **Alternativa 0.- No actuación**

Contempla la no actuación, permaneciendo el estado actual de clasificación del suelo en base al Plan Especial Vigente

- **Alternativa 1.- Dique de Levante, actual localización del futuro hotel**

Plantea la Modificación Puntual de la Parcela "E", Sector 2 Plataforma del Morro del Plan Especial. Desde el punto de vista socioeconómico, esta propuesta contribuye a fortalecer la propuesta de la ciudad de cara al creciente tráfico en puerto base de cruceros. Pone en valor, junto a las terminales de cruceros A y B un amplio espacio que en la actualidad se encuentra infrutilizado.

- **Alternativa 2.- Muelle Heredia**

Plantea el aprovechamiento del uso asignado en dicha zona por su compatibilidad. En esta zona la disponibilidad del suelo está limitada a una franja de terreno paralela a la línea de costa. Dicha franja está a su vez condicionada por los viales que deben ser respetados en cuanto a dirección y conectividad, con lo que la zona de estudio de la presente alternativa se ve fragmentada. Esta estructura queda visible desde todas las partes de la ubicación de los observadores de la ciudad de Málaga y modifica el SKY LINE de la ciudad al destacar sobre las demás edificaciones de forma inmediata. Se crea un efecto barrera paralelo a la Calle de Muelle Heredia. El inconveniente de esta alternativa es que es una posición alejada del tráfico de cruceros; se encontraría incrustado en la zona urbana y para conseguir una edificabilidad de 45.000 m² . obligaría a levantar al menos tres torres.

FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 16/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKXKHBMMME4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- **Alternativa 3.- Muelle de San Andrés junto a la parcela destinada al futuro Auditorio de Música de Málaga**

En esta zona la disponibilidad del suelo está limitada por la existencia de un Plan Especial en el que se contempla un Auditorio Municipal. Por lo que el espacio deberá ser compartido para el desarrollo de las nuevas actuaciones que la modificación de elementos plantea para satisfacer la demanda de servicios y las propuestas actualmente aprobadas que no van en menoscabo de otras necesidades que existen y a las cuales se han dado solución en este espacio o su inmediato entorno.

Desde el punto de vista socioeconómico, esta propuesta contribuye a fortalecer la propuesta de la ciudad de cara al creciente tráfico de cruceros. Aporta una coexistencia que podría solaparse e incluso ser contradictoria por aspectos espaciales y de movilidad con respecto al proyecto del futuro Auditorio de Málaga. Además, la zona urbana que queda junto a esta ubicación presenta cierta degradación, por lo que las acciones del puerto deberían ir precedidas de importantes medidas de rehabilitación urbana. Esta estructura queda visible desde todas las partes de la ubicación de los observadores de la ciudad de Málaga y modifica el SKY LINE, como en el caso anterior, de la ciudad al destacar sobre las demás edificaciones de forma inmediata. El efecto amortiguador de la integración paisajística provocado por otros hitos (grúas, alineación con Gibralfaro, cruceros atracados en la terminal) no existe, provocando un efecto llamado acentuado al destacar en este entorno. Como se observa en la figura, su visibilidad desde el eje central de la ciudad (alineado con la Rosaleda) es mayor a pesar de establecer observadores a mayores distancias con respecto a las dos alternativas anteriores

JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA

En el documento ambiental estratégico se justifica la selección de la alternativa 1. La plataforma del Dique de Levante que, por su integración 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, es un lugar estratégico para el desarrollo de una actuación que recoja servicios y posibilidades de pernoctación, además, que complete y potencie los usos ciudadanos y comerciales del Muelle 1 y 2 por una permeabilidad directa al estar conectados de forma natural por la propia morfología y disposición lineal de esta área.

La parcela "E", SECTOR 2 PLATAFORMA DEL MORRO, PUERTO DE MÁLAGA se encuentra delimitada por tres parcelas denominadas "C, B y E". La actual ubicación de las Estaciones Marítimas y la nueva disposición del Puerto Deportivo, aconsejan una conexión de los actuales límites agrupando en una sola parcela los sectores ("E y B") anteriormente mencionados, sin modificar sus usos, 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, la regulación de los límites de la PARCELA "E", incorporándole la parcela "B" 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. La superficie de la parcela resultante ("B y E") asciende a 15.595 m² de suelo neto.

FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 17/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMM4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

ANEXO II: CONTESTACIONES RECIBIDAS A LAS CONSULTAS FORMULADAS

FIRMADO POR	JOSE ANTONIO VIQUEZ RUIZ	08/05/2023	PÁGINA 18/18
VERIFICACIÓN	Pk2jm3CM3ZQ8XKHBMMME4W3LA25GPZX	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Nº: SGM/DGB/ 02 INF 005 23

SGMN_2022_MA_0531

SPA/DPA/EBF/142/2022 EA/MA/18/22

Asunto: Innovación puntual de elementos e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona ciudadano-portuaria (art. 13.4) del Plan especial del puerto de Málaga. T.M. Málaga

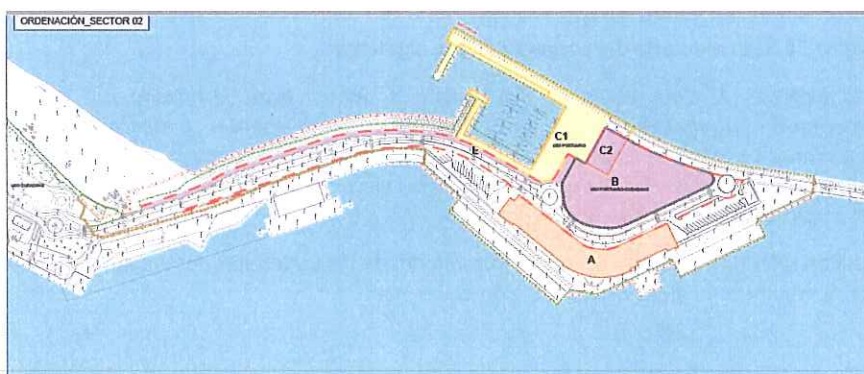
Remitente: Departamento de Geodiversidad y Biodiversidad

Destinatario: Servicio de Gestión del Medio Natural

En relación a la petición de informe del Servicio de Gestión del Medio Natural a este Departamento de Geodiversidad y Biodiversidad, a raíz de la solicitud de informe, acerca de los aspectos facultativos de este departamento, procedente del Servicio de Protección Ambiental debido a la solicitud de inicio de procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada sobre la Innovación puntual de elementos e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona ciudadano-portuaria del Plan especial del puerto de Málaga, aludiendo al artículo 39.2 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, por haberse sometido el borrador del plan y el documento ambiental al trámite de consultas.

Plan especial del puerto de Málaga

OBJETO DE LA INNOVACIÓN:



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 la zona limítrofe B, y la segregación de la parcela C en parcelas C1 y C2 y el cambio de uso de dichas parcelas B y C2 a portuario- ciudadano, según lo estipulado en la DEUP aprobada, dentro de un solo ámbito parcelario de actuación, sin variar, por tanto, su uso general Zona III Portuario-Ciudadano.



FIRMADO POR	RAFAEL RAMOS LOPEZ	21/04/2023	PÁGINA 1/3
	MANUEL GRONDONA RODRIGUEZ		
VERIFICACIÓN	Pk2jmX7ZYyZ4VNBLFDKQNUrdGRB45D	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



ANÁLISIS DE AFECCIONES

Existe un Informe previo de este Departamento de Geodiversidad y Biodiversidad firmado en agosto del 2017 sobre “Modificación puntual de elementos del Plan Especial en la Plataforma del Morro” . En ese momento se realizaron revisiones de los datos en poder de la Consejería sobre fauna y flora protegida, sin que se detectase afecciones de relevancia sobre estos elementos. Por este motivo se informaba favorablemente el proyecto. Además se señalaba que el proyecto se asienta sobre terrenos ganados al mar, consecuentemente los sustratos son antrópicos.

En este sentido, este nuevo informe sobre el proyecto “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” vuelve a revisar sobre el mismo lugar las publicaciones más recientes sobre los elementos naturales de interés así como las especies de flora y fauna protegida que obra en poder de la Consejería.

Para la redacción del actual informe se recaban otras posibles afecciones relacionadas con los edificios altos cercanos a la costa. En este sentido se señala :

Aves marinas residentes y migratorias: Los edificios pueden afectar a la migración o la alimentación, si estos se sitúan en rutas migratorias o cercanos a una zona de alimentación o descanso.

Para el caso de este proyecto, al existir otros muchos elementos de la misma índole (edificios altos de la zona del morro y por extensión la propia ciudad de Málaga) este nuevo elemento sería un incremento adicional a la situación de alta transformación. Respecto a los materiales constructivos para evitar colisiones, sí se debería tener en cuenta entre los requisitos técnicos.

En la página 70 de la memoria del proyecto dice lo siguiente:

“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.”

Esta cuestión referida a la justificación del tratamiento de los materiales deberá atender, además de lo expuesto, a minimizar la afección por colisión de las aves.

FIRMADO POR	RAFAEL RAMOS LÓPEZ MANUEL GRONDONA RODRIGUEZ	21/04/2023	PÁGINA 2/3
VERIFICACIÓN	Pk2jmX7ZYyZ4VNBLFDKQNRDGRB45D	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONCLUSIONES:

En resumidas cuentas, la pérdida de biodiversidad no es algo que vaya a repercutir de manera muy significativa por la modificación puntual, debido a que la variedad de flora y fauna no tiene un alto valor ecológico al estar en un ambiente altamente antropizado.

A pesar de todo lo expuesto, para evitar molestias a la vida silvestre se recomienda tomar medidas para minimizar los impactos de este tipo de edificios sobre los animales del entorno, tales como la adopción de las normas de materiales de construcción que evite colisiones a las aves y respecto a la iluminación establecido en la Ley 6/2001, de 31 de mayo, de Ordenación Ambiental del Alumbrado para la Protección del Medio Nocturno. Esta recomendación se deberá tener en consideración en la memoria ejecutiva con el fin de minimizar el impacto negativo que determinadas estructuras (como puede ser la utilización de vidrio en ventanas y fachadas del edificio) pueden tener sobre las aves migratorias y residentes.

DEPARTAMENTO DE GEODIVERSIDAD Y BIODIVERSIDAD

El Jefe del Departamento

Rafael Ramos López

El Técnico del Departamento

Manuel Grondona Rodríguez

FIRMADO POR	RAFAEL RAMOS LOPEZ	21/04/2023	PÁGINA 3/3
	MANUEL GRONDONA RODRIGUEZ		
VERIFICACIÓN	Pk2jmX7ZYyZ4VNBLFDKQNRDGRB45D	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

COMUNICACIÓN INTERIOR

B902382N.º: 2022E113

Fecha: En pie de firma

Asunto: EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA DE LA INNOVACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS E INCREMENTO DEL ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA DE LA ZONA CIUDADANO-PORTUARIA (ART. 13.4) DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MÁLAGA , T.M. MÁLAGA.

Remitente: DEPARTAMENTO DE RESIDUOS Y CALIDAD DEL SUELO. **Ref.:** 2022E113

Destinatario: DEPARTAMENTO DE PREVENCIÓN Y CONTROL AMBIENTAL.

Ref.: SPA/DPA/EBF/142/2022 (EA/MA/18/22)

Se ha recibido en este Departamento, comunicación interior de parte del DEPARTAMENTO DE PREVENCIÓN Y CONTROL AMBIENTAL, en el que indican que se está tramitando **EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA DE LA INNOVACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS E INCREMENTO DEL ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA DE LA ZONA CIUDADANO-PORTUARIA (ART. 13.4) DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MÁLAGA, T.M. MÁLAGA**, solicitando informe sobre los aspectos de competencia del Departamento de Residuos y Calidad del Suelo de la Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de Málaga. Analizando la documentación aportada le informo:

1. PRODUCCIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS.....	1
2. RESIDUOS NO PELIGROSOS.....	2
3. RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN (R.C.D).....	2
4. PROTECCIÓN DEL SUELO.....	3
5. LEGISLACIÓN.....	4

1. PRODUCCIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS.

Tal como establece el **artículo 11 del Reglamento de Residuos de Andalucía**, las personas o entidades titulares de industrias o actividades productoras de residuos peligrosos **deberán comunicar**, su instalación, ampliación, modificación sustancial o traslado a la Delegación Territorial de la Consejería competente en medio ambiente antes del comienzo de su actividad, **de conformidad con el artículo 35 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular**. La comunicación conllevará la



ESTHER BOLIVIA SALGUERO MEDINA		16/03/2023	PÁGINA 1/5
CORAL SUBIRON GARAY			
VERIFICACIÓN	BndJALX5K5CKZ4ACKGH6SARY3CD929	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



inscripción de oficio en el registro de autorizaciones de actuaciones sometidas a los instrumentos de prevención y control ambiental, de las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y de las actividades que usan disolventes orgánicos previsto en el artículo 45 del *Decreto 356/2010, de 3 de agosto*.

Por tanto, en caso, de que en el ámbito de las obras realizadas derivadas del presente INNOVACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS E INCREMENTO DEL ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA DE LA ZONA CIUDADANO-PORTUARIA (ART. 13.4) DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MÁLAGA, se produzcan residuos peligrosos, **la empresa encargada de la ejecución de las obras** deberá encontrarse inscrita en el Registro de Productores de Residuos Peligrosos, conforme a lo establecido en el *Decreto 73/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía*, debiendo cumplir las obligaciones establecidas en el artículo 13 del citado Decreto.

2. RESIDUOS NO PELIGROSOS.

En caso de que durante la ejecución de las obras se generen residuos no peligrosos de competencia municipal, éstos serán puestos a disposición de la Entidad Local, en los términos que establezcan las ordenanzas municipales. En todo caso, sin perjuicio de las obligaciones impuestas en las respectivas ordenanzas, **se deberá actuar de acuerdo con lo indicado en el artículo 25 del Reglamento de Residuos de Andalucía**: separar las fracciones de residuos en origen, utilizar correctamente los contenedores de residuos domésticos, evitando la mezcla de diferentes tipos de residuos, no depositando los residuos en lugares distintos a los fijados e informar a la Entidad local sobre el origen, cantidad y características de aquellos residuos municipales que, por sus particularidades, pueden producir trastornos en el transporte y recogida, debiendo adecuarlos para su entrega, en los términos establecidos por la administración local.

En caso de que se produzcan *residuos no peligrosos en cantidad superior a 1.000 toneladas/año*, la actividad será **objeto de comunicación previa al inicio de la misma**, por parte de la empresa que ejecute las obras, y de inscripción en el registro, conforme a lo dispuesto en el **artículo 17 del Decreto 73/2012, de 20 de marzo**.

Respecto a los residuos vegetales, según la Ley 7/2022, de 8 de abril, deberán ser entregados a gestor autorizado.

3. RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN (R.C.D).

Conforme a lo previsto en el *Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la Producción y Gestión de los Residuos de Construcción y Demolición*, y el *Decreto 73/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía*, el proyecto de ejecución de las obras de urbanización que se deriven del presente instrumento de planeamiento incluirá un **ESTUDIO DE GESTIÓN DE RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN**, con el contenido previsto en el artículo 4 de dicho Real Decreto.

De acuerdo a lo dispuesto en el **artículo 5 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero**, la empresa constructora que ejecute la obra **está obligada a presentar al titular un plan** que refleje cómo llevará a cabo las obligaciones que le incumban **en relación con los residuos de construcción y demolición que se vayan a producir en la obra**. Este plan formará parte de los documentos contractuales de la obra.

Conforme a lo establecido en el **artículo 30 de la Ley 7/2022**, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, los residuos de construcción y demolición no peligrosos



ESTHER BOLIVIA SALGUERO MEDINA		16/03/2023	PÁGINA 2/5
CORAL SUBIRON GARAY			
VERIFICACIÓN	BndJALX5KSCKZ4ACKGH6SARY3CD929	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	



generados en las obras derivadas del presente instrumento de planeamiento deben ser **clasificados, al menos, en las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso**. Así mismo, se clasificarán aquellos elementos susceptibles de ser reutilizados tales como tejas, sanitarios o elementos estructurales. Esta **clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos** y sin perjuicio del resto de residuos que ya tienen establecida una recogida separada obligatoria.

Las **demoliciones** que, en su caso, fueran pertinentes se llevarán a cabo preferiblemente de forma **selectiva** y, con **carácter obligatorio a partir del 1 de enero de 2024**.

Según lo establecido en el **artículo 80 del Decreto 73/2012, de 20 de marzo**, para el otorgamiento de la licencia municipal de obras, las personas o entidades productoras tendrán que constituir a favor del Ayuntamiento una **fianza o garantía financiera equivalente**, a fin de asegurar la correcta gestión de los residuos generados. El importe de la garantía a depositar se calculará de acuerdo a lo establecido en el **artículo 81 del citado Decreto 73/2012, de 20 de marzo**.

Los residuos de construcción y demolición originados en la obra se destinarán, preferentemente, a operaciones de reutilización, reciclado u otras formas de valorización. **NO PODRÁN DEPOSITARSE EN VERTEDERO LOS RESIDUOS DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN GENERADOS EN LA OBRA QUE NO HAYAN SIDO SOMETIDOS A ALGUNA OPERACIÓN DE TRATAMIENTO PREVIO**. Esto no será aplicable a los residuos inertes cuyo tratamiento sea técnicamente inviable.

Deberá tenerse constancia documental de la entrega de los residuos de construcción y demolición a un gestor, en el que figure la identificación del poseedor y del productor de los mismos, la obra de procedencia, el número de licencia de la obra, la cantidad en toneladas o metros cúbicos y el tipo de residuos entregados, según el código de la Lista Europea de Residuos.

Si se pretendiera, o llegara el caso, que la valorización de los suelos no contaminados excavados, y otros materiales excavados excedentes procedentes de la obra (LER 17 05 04), se llevara a efecto en operaciones de relleno u otras obras fuera del ámbito de las obras de urbanización derivadas del presente instrumento de planeamiento, se estará a lo dispuesto en la *Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre*, debiendo tener en cuenta que los materiales naturales excavados deberán cumplir las características establecidas en la citada Orden, en particular lo dispuesto en su artículo 3. Las personas físicas o jurídicas que lleven a cabo la valorización deberán presentar una comunicación previa al inicio de la actividad ante esta Delegación Territorial, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 5 de la mencionada Orden.

Si, por el contrario, se pretendiera, en algún momento, valorizar en la obra residuos del citado código LER 17 05 04, procedentes de otros emplazamientos, del mismo modo, la persona física o jurídica que tenga la intención de llevar a cabo la valorización deberá presentar la mencionada comunicación previa, según lo preceptuado en el artículo 5 de la *Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre*.

Los residuos se mantendrán en todo momento en condiciones de higiene y seguridad, evitando la mezcla de fracciones ya seleccionadas que impidan o dificulten su posterior valorización o eliminación.

4. PROTECCIÓN DEL SUELO.

Como principio director de prevención y corrección de impactos ambientales deberá garantizarse que durante las obras derivadas del presente instrumento de planeamiento, la ocupación y afección mínima



ESTHER BOLIVIA SALGUERO MEDINA		16/03/2023	PÁGINA 3/5
CORAL SUBIRON GARAY			
VERIFICACIÓN	BndJALX5K5CKZ4ACKGH6SARY3CD929	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	



posible de terrenos en la zona de actuación. Para ello será preceptiva la **señalización de las zonas de actuación y sus límites** a fin de evitar daños innecesarios en los terrenos limítrofes. Se procederá a la delimitación de las zonas de ocupación temporal y permanente, de forma que el movimiento de maquinaria quede ceñido a la superficie señalizada.

Se **prohíbe** que en durante las obras el ámbito del proyecto se realicen labores de **abastecimiento o mantenimiento de maquinaria**, salvo que justificadamente no puedan realizarse en centro autorizado y se disponga al efecto un área pavimentada para la realización de las mismas.

Para garantizar la menor afección a la calidad de los suelos, cerca de los posibles puntos de derrame de sustancias peligrosas se dispondrá de **medios técnicos y materiales** (sacos de material absorbente, barreras de protección, etc.) que aseguren una **rápida intervención sobre cualquier vertido accidental**, actuando sobre el foco de vertido así como su propagación y posterior recogida y gestión.

Cualquier **incidente** del que pueda derivarse contaminación del suelo, deberá **notificarse de inmediato a esta Delegación Territorial**, proceder a labores de limpieza o retirada del suelo afectado y entregar los residuos generados a gestor autorizado. Una vez efectuadas las labores de limpieza, el titular queda obligado a aportar un informe sobre los trabajos realizados, que a partir de datos o análisis permita evaluar el posible grado de contaminación del suelo.

En el caso de que se produzcan **derrames accidentales de aceites y otros líquidos** procedentes de la maquinaria hacia el suelo (generación de episodios contaminantes sobrevenidos) **se estará a lo dispuesto en el Título VI - Actuaciones Especiales, Capítulo 1 - Actuaciones en Casos Sobrevenidos, artículos 62 y 63 del vigente Decreto 18/2015, de 27 de enero, por el que se aprueba el reglamento del régimen aplicable a los suelos contaminados, de forma tal que se priorice la limitación de la extensión de la contaminación.**

En el caso que en el suelo, se prevea desarrollar **una actividad potencialmente contaminante del suelo** según las actividades definidas en el Anexo I, del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo, se deberá presentar un **INFORME PRELIMINAR DE SITUACIÓN DEL SUELO**, con el contenido previsto en el Anexo II.

Conforme a lo dispuesto en el **Artículo 55.1, del Decreto 18/2015, de 27 de Enero**, referente a Planeamientos y Desarrollos Urbanísticos sometidos a procedimientos de Evaluación Ambiental, en el caso de que se contemplen **cambios de usos en terrenos en los que se desarrollen o hayan desarrollado actividades potencialmente contaminantes del suelo**, deberán aportar un **INFORME HISTÓRICO DE SITUACIÓN**.

5. LEGISLACIÓN.

- Ley 7/2022, de 8 de abril, de RESIDUOS Y SUELOS CONTAMINADOS PARA UNA ECONOMÍA CIRCULAR.
- Decreto 73/2012, de 20 de Marzo, por el que se aprueba el REGLAMENTO DE RESIDUOS DE ANDALUCÍA.
- Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, LEY GICA.
- Decreto 356/2010, de 3 de agosto, por el que se regula la Autorización Ambiental Unificada.
- Decreto 5/2012, de 17 de enero, por el que se regula la Autorización Ambiental Integrada.



ESTHER BOLIVIA SALGUERO MEDINA		16/03/2023	PÁGINA 4/5
CORAL SUBIRON GARAY			
VERIFICACIÓN	BndJALX5K5CKZ4ACKGH6SARY3CD929	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	



- Real Decreto 9/2005, de 14 de Enero, por el que se establece la Relación de Actividades Potencialmente Contaminantes del Suelo y los Criterios y Estándares para la Declaración de Suelos Contaminados.
- Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre las normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron.
- Real Decreto 105/2008, de 1 de Febrero, por el que se regula la Producción y Gestión de los Residuos de Construcción y Demolición (RCD).
- Real Decreto 646/2020, de 7 de Julio, por el que se regula la Eliminación de Residuos Mediante Depósito en Vertedero.
- Decreto 18/2015, por el que se aprueba el reglamento que regula el régimen aplicable a los Suelos Contaminados.

**TÉCNICA DEL DEPARTAMENTO DE
RESIDUOS Y CALIDAD DEL SUELO.**

Fdo.: ESTHER BOLIVIA SALGUERO MEDINA.

**JEFA DEL DEPARTAMENTO DE
RESIDUOS Y CALIDAD DEL SUELO.**

Fdo.: CORAL SUBIRÓN GARAY.



ESTHER BOLIVIA SALGUERO MEDINA		16/03/2023	PÁGINA 5/5
CORAL SUBIRON GARAY			
VERIFICACIÓN	BndJALX5KSCKZ4ACKGH6SARY3CD929	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	

COMUNICACIÓN INTERIOR

Su Ref.: SPA/DPA/EBF/142/2022 EA/MA/18/22

Fecha: Pie de firma

Asunto: INNOVACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS E INCREMENTO DEL INDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA DE LA ZONA CIUDADANO-PORTUARIA DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MÁLAGA, TM. DE MÁLAGA.

Remitente: DEPARTAMENTO DE CALIDAD DEL AIRE

Destinatario: DEPARTAMENTO DE PREVENCIÓN Y CONTROL AMBIENTAL

En relación a la solicitud de informe sobre la actuación en cuestión y una vez analizada la documentación aportada no se considera necesario hacer ningún pronunciamiento ni requerir documento complementario alguno en materia de contaminación atmosférica, acústica y lumínica.

EL JEFE DEL DEPARTAMENTO
DE CALIDAD DEL AIRE



FIRMADO POR	JAVIER BERDEGUE GIL	16/03/2023	PÁGINA 1/1
VERIFICACIÓN	Pk2jmMPJGMU3MYZCTSALT478AW53XJ	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Expte: TA220020

Asunto: INFORME

UPPH / JASC

CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD, MEDIO
AMBIENTE Y ECONOMÍA AZUL.

DELEGACIÓN TERRITORIAL EN MÁLAGA.

Avd. de la Aurora, nº 47

Edificio Servicios Múltiples - 29071 MÁLAGA

1.- ANTECEDENTES.

Con fecha 12 de diciembre de 2022 tuvo entrada en esta Delegación consulta por parte de la Delegación Territorial en Málaga de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul a efectos de lo previsto en el artículo 39.2 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, la "Innovación Puntual de elementos e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona ciudadanoportuaria del Plan Especial del Puerto de Málaga", acompañada de documentación técnica, en el seno del correspondiente procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada.

- La documentación sobre la que se solicita informe se ha remitido a través de la aplicación CONSIGNA.

- Una vez estudiada la documentación se ha emitido el siguiente informe por los Servicios Técnicos de esta Delegación Territorial:

EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA SOBRE LA INNOVACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS E INCREMENTO DEL ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD MÁXIMA DE LA ZONA CIUDADANO-PORTUARIA DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MÁLAGA .

Existe en el expediente de su razón informe favorable de fecha 23/04/2019 en el que se concluye que la modificación aprobada inicialmente por Junta de Gobierno Local en fecha 15/06/2018, modificada el 27/07/2018 no incide directamente sobre el patrimonio arqueológico subacuático protegido, debiendo no obstante remitirse en su momento a la Delegación Territorial de la Consejería competente en materia de protección del Patrimonio Histórico el proyecto o proyectos de obra, a fin de establecer las medidas que procedan con vistas a la protección de dicho patrimonio.

En idénticos términos se emite el informe de ratificación favorable a la Aprobación Provisional del documento con fecha 3 de marzo de 2021.

2.- TRAMITACIÓN Y ANÁLISIS

El alcance del documento de innovación del Plan General de Ordenación Urbanística tiene como fin la tramitación de una modificación puntual del mismo, con el objeto de incrementar la edificabilidad de una parcela ubicada en la explanada del morro de levante denominada B (que incorpora otra llamada C2) con una superficie total de suelo de 17.610,00 m² para albergar USO PORTUARIO-CIUDADANO consistente en un hotel de categoría cinco estrellas Gran Lujo ubicado en un edificio compuesto de basamento, torre y sótano.

C/ Mauricio Moro Pareto, 2 – 6ª planta - 29006 Málaga
T: 951041400 - informacion.dpmalaga.ccul@juntadeandalucia.es



ANTONIO JESUS VILLALON CONEJO		16/02/2023	PÁGINA 1/8
VERIFICACIÓN	BndJAQPVBHURRGLT8LHWEJ6L25NX9	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



nos de aparcamiento, con los siguientes parámetros edificatorios:

	N.º máximo de plantas	Altura máxima (m)	Ocupación máxima sobre sup. Parcela (%)
Basamento	3 (PB+2)	12	50% (incluida torre)
Torre	35	138	10 %
Sótanos aparcamiento.	2	-9	82,50%
Total sobre rasante	38	150	

La edificabilidad total del conjunto será de 45.000 m2t.

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.

La torre se ubica en la cabecera de la parcela con fachada a la Avda. De Levante (borde noroeste de la parcela).

2.1. AFECCIÓN AL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO

Contrastada la información aportada con la documentación existente en los archivos de esta Delegación Territorial y el planeamiento urbanístico, en el área objeto de consulta se localizan los siguientes bienes patrimoniales:

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 n.º 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 n.º 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 esta Consejería. 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 esta Consejería que dispondrá del mismo plazo para ordenar a realización de de catas o prospecciones arqueológicas, que se registrarán 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 esta Delegación.

ANTONIO JESUS VILLALON CONEJO		16/02/2023	PÁGINA 2/8
VERIFICACIÓN	BndJAQPBVHURRGLT8LHWEJ6L25NX9	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



2.2. AFECCIONES A OTROS BIENES PERTENECIENTES AL CATÁLOGO GENERAL DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ANDALUZ.

Constituyendo el edificio que motiva la modificación del PGOU un hito visualmente importante en el paisaje, y a los efectos de determinar si puede constituir un supuesto de contaminación visual o perceptiva conforme a lo definido en el artículo 19 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía LPHA, (intervención, uso o acción en el bien o su entorno de protección que degrade los valores de un bien inmueble integrante del Patrimonio Histórico y toda interferencia que impida o distorsione su contemplación), se informa lo siguiente:

a) La actuación propuesta no se desarrolla en ningún Bien de Interés Cultural inscrito en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, ni sobre su entorno de protección, aparte de los ya mencionados en el apartado anterior relativos al patrimonio arqueológico.

b) Se han medido las distancias aproximadas a los B.I.C. más cercanos y sus entornos de protección, y a título indicativo, no exhaustivo, resultan las siguientes:

- Centro Histórico de Málaga (Conjunto Histórico), borde sur, 1.275 metros
- Palacio de la Aduana (Museo de Málaga), 1.396 metros
- Catedral de Málaga (Borde sur de su entorno de protección), 1.425 metros
- Ayuntamiento (entorno), 1.416 metros

El elemento más destacado de la actuación es sin duda la torre del futuro hotel, que presenta una gran altura (hasta 150 metros sobre rasante). Sin embargo, este edificio no está imbricado en la trama urbana de la ciudad, sino que se enclava en una península artificial unida a aquella a través del istmo que constituye el dique de levante, infraestructura lineal de gran longitud que hace que la torre se presente visualmente como un hito aislado, desconectado de la ciudad, independiente, situado mar adentro, que casi no permite una comparación directa entre su escala y la trama urbana de la ciudad consolidada.

En este aspecto, no constituirá una interferencia que impida o distorsione la contemplación de los Bienes de Interés Cultural incluidos en el Conjunto Histórico de Málaga, dado que para que se produzca esta interferencia habría que situar al observador en alta mar, o en cualquier punto al sur de de su emplazamiento, terrenos de dominio portuario, no accesibles.

c) Visualmente, al ser un edificio vertical y aislado, cuya silueta se recortará en el mar y el cielo, y que será contemplado desde una gran distancia, su impacto visual se verá atenuado por la perspectiva y la luminosidad del fondo sobre el que se recortará su silueta.

En la propuesta presentada se plantea un análisis comparativo con los principales “hitos” de la Ciudad. Se aporta la verificación – también- 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 de referencia 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.

Según el documento presentado, “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

ANTONIO JESUS VILLALON CONEJO		16/02/2023	PÁGINA 3/8
VERIFICACIÓN	BndJAQPVBHURRRGLT8LHWEJ6L25NX9	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



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”

Se insertan a continuación algunas imágenes correspondientes a dicho estudio:



	ANTONIO JESUS VILLALON CONEJO	16/02/2023	PÁGINA 4/8
VERIFICACIÓN	BndJAQPVBHURRGLT8LHWEJ6L25NX9	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	



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 Molagueta desde el restaurante Antonio Martín.

d) Existen ejemplos relativamente recientes de este tipo de actuaciones igualmente próximas a conjuntos históricos españoles, de altura superior a la que se plantea, y que forman parte de la imagen de la ciudad, como son las siguientes:

- Torre Pelli o Torre Sevilla, ubicada en el sector sur de la isla de la Cartuja en una parcela con una superficie de 59.000 m². Cuenta con una altura total de 180,5 metros, distribuidos en 37 pisos sobre rasante con 3 subterráneos y tiene planta elíptica. La fachada es de vidrio y acero y se estudió su protección contra el sol con lamas de cerámica, aunque posteriormente se modificó para que fueran de aluminio con color terracota. Es obra del arquitecto argentino César Pelli. La torre se encuentra a menos de 300 metros del límite del BIC Conjunto Histórico de Sevilla.

ANTONIO JESUS VILLALON CONEJO		16/02/2023	PÁGINA 5/8
VERIFICACIÓN	BndJAQPBVHURRRGLT8LHWEJ6L25NX9	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	



- Hotel Arts y Torre Mapfre, en Barcelona, con 154 metros de altura, son hitos litorales a distancia inferior a 1.000 metros de Ciutat Vella, corazón histórico de la ciudad, construidos en 1991.



(Fuente: Google Earth)

ANTONIO JESUS VILLALON CONEJO		16/02/2023	PÁGINA 6/8
VERIFICACIÓN	BndJAQPVBHURRGLT8LHWEJ6L25NX9	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	



- Torre Iberdrola, Bilbao.



Edificio de 165 metros de altura que empezó a construirse el 19 de marzo de 2007 en Bilbao, y su edificación se dio por finalizada en 2011. Su arquitecto es César Pelli . La torre tiene 165 metros de altura repartidos en 41 plantas y 50.000 m², con forma de triángulo isósceles y con los lados ligeramente curvos. La avenida Abandoibarra es una avenida ubicada en la zona homónima de la villa de Bilbao. Situada en la margen izquierda de la ría de Bilbao, se inicia al final del paseo de Uribitarte, bordeando el Museo Guggenheim en su parte interior, y finalizando a la altura de la confluencia entre el Palacio Euskalduna y la plaza del Sagrado Corazón de Jesús. La torre Iberdrola se sitúa a 1.400 metros del Casco Viejo de Bilbao.



ANTONIO JESUS VILLALON CONEJO		16/02/2023	PÁGINA 7/8
VERIFICACIÓN	BndJAQPBVHURRGLT8LHWEJ6L25NX9	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



CONCLUSIÓN:

Una vez analizada la documentación técnica presentada y la obrante en esta Delegación, se considera lo siguiente:

- 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 esta Delegación para que se establezcan las medidas de protección del patrimonio arqueológico subacuático que proceda implementar.

- La actuación propuesta no se desarrolla sobre ningún otro Bien de Interés Cultural inscrito en el Catálogo General del 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 del 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 al “Innovación Puntual de elementos e incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona ciudadano-portuaria del Plan Especial del Puerto de Málaga” .

Lo que le comunico para su conocimiento y efectos oportunos.

El Jefe del Servicio de Bienes Culturales
Antonio Jesús VILLALÓN CONEJO

ANTONIO JESUS VILLALON CONEJO		16/02/2023	PÁGINA 8/8
VERIFICACIÓN	BndJAQPVBHURRGLT8LHWEJ6L25NX9	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	



INFORME DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA SOBRE 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

INDICE

1. Objeto y antecedentes del informe.
 - 1.1. Historial de la tramitación
 - 1.2. Acotación de las materias que, a efectos de este informe, son de la competencia de los arquitectos
 - 1.3. Listado de la documentación facilitada por la Consejería al Colegio en este trámite de consulta
2. Comparación de la documentación facilitada en 2017 con la de 2022.
3. Resumen del pronunciamiento colegial de 2017 y revalidación los contenidos del mismo.
4. Identificación de nuevos condicionantes sobrevenidos en el periodo entre abril 2017 y diciembre 2022 que afectan a la evaluación ambiental de la Innovación.
5. Nuevas aportaciones a lo ya informado en 2017 fundamentadas en los documentos referidos en el anterior.

ANEXO

Palmeras del Limonar 31. 29016 Málaga
952224206 coamalaga@coamalaga.es. Página 1
COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 1/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



1. Objeto y antecedentes del Informe.

Dentro del trámite de consultas previsto en el art. 39.2 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, GICA, la Delegación Territorial Consejería Medio Ambiente solicita al Colegio (escrito SPA/DPA/EBF recibido el 22/12/22) que, en el plazo de cuarenta y cinco días hábiles, informe acerca de los aspectos de su competencia sobre 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 adelante Innovación).

El 15 de septiembre de 2017 el Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, a solicitud de la Consejería titular en materia de Medio ambiente, aportó un pronunciamiento técnico para que fuese tenido en cuenta en el primer procedimiento de evaluación ambiental de esta Innovación (entonces denominada: "Modificación de los parámetros del Plan Especial del Sistema General del Puerto en la Plataforma del Morro del Dique de Levante para implantar un centro hotelero de lujo"; Innovación del Plan Especial del puerto de Málaga en el sector 2. plataforma del morro").

El Informe Ambiental Estratégico publicado en BOJA 19/12/2017 (la evaluación se realizó en su modalidad simplificada) determinó que **la Innovación no tenía efectos significativos al no contener alteraciones de un valor natural.**

A la vista de las argumentaciones contenidas en dicho informe, **dejamos constancia aquí de nuestro desacuerdo con la Consejería de medio ambiente** tanto en su concepto de paisaje como en el de geosistema. Entendemos que ello se traduce además en una **omisión de tutela sobre materias que son competencia** de dicha administración. Nos reafirma leer la definición de paisaje que contiene el art. 37 de la Ley 7/2021, de impulso a la sostenibilidad del territorio de Andalucía:

"Cualquier parte del territorio tal y como lo percibe la población, **cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales, humanos o de ambos.**"

Dado que, esencialmente, **estamos ante el análisis de la misma actuación**, a lo largo del presente informe se expondrán los argumentos en base a los que revalidamos las conclusiones de nuestro anterior pronunciamiento de 2017. Además, se aportan argumentos complementarios en base a la normativa y circunstancias sobrevenidas desde entonces.

1.1. Historial de la tramitación.

A continuación, se enumeran cronológicamente los principales hitos temporales de la tramitación ambiental y urbanística de la actuación. Se reseñan también las los relativos a la participación del Colegio en los mismo:

12/07/2017 Registro de entrada en el Colegio de escrito con referencia SPA/DPA/JAO/108/2017 solicitando, conforme al art. 39.2 GICA, pronunciamiento sobre la actuación o cualquier otra información que puedas ser de utilidad o tenida en cuenta en el

Palmeras del Limonar 31. 29016 Málaga
952224206 coamalaga@coamalaga.es, Página 2


COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 2/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	



procedimiento de evaluación ambiental estratégica. Se resume (en memoria) que el objeto principal de la innovación es la adecuación de los parámetros del Plan Especial del Puerto de Málaga necesaria para hacer posible la implantación de un centro hotelero de lujo (5 estrellas)

- 14/09/2017 Registro en la Consejería del Informe pronunciamiento del Colegio sobre la Innovación.
- 19/12/2017 Publicación en BOJA de anuncio por el que se da publicidad al Informe ambiental estratégico del expediente EA/MA/25/17. Declara la actuación sin efectos sobre el medio ambiente por no contener alteraciones que deban entenderse como permanentes o de larga duración de un valor o recurso natural.
- 07/02/2019 Publicación en BOP de anuncio de aprobación inicial de la modificación del Plan Especial.
- 25/03/2019 Registro en el Ayuntamiento de Informe colegial de alegaciones al documento de aprobación inicial
- 15/09/2020 Respuesta del Ayuntamiento a las alegaciones. Estima parcialmente, en lo que respecta al contenido documental, la alegación del colegio.
- 16/03/2021 Publicación en BOP de anuncio de aprobación provisional de la modificación del Plan Especial
- 19/12/2021 Transcurridos 4 años desde la publicación del Informe Ambiental Estratégico, se produce la pérdida de vigencia del mismo y obligación de iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación.
- 22/12/2022 Registro de entrada en el Colegio de escrito con referencia SPA/DPA/EBF/142/2022 (EA/MA/18/22) de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada sobre la INNOVACION PUNTUAL DE ELEMENTOS E INCREMENTO DEL INDICE DE EDIFICABILIDAD MAXIMA DE LA ZONA CIUDADANO-PORTUARIA DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MALAGA. Dentro del trámite de consultas previsto en el art. 39.2 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, GICA, la Delegación Territorial Consejería Medio Ambiente solicita al Colegio que, en el plazo de cuarenta y cinco días hábiles, informe acerca de los aspectos de su competencia.

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 3/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



1.2. Acotación de las materias que, a efectos de este informe, son de la competencia de los arquitectos:

Se hace referencia aquí a las materias sobre las que, en los términos del escrito de la Consejería, compete al colectivo de arquitectos, pronunciarse en este informe para que sean tenidas en cuenta en la Evaluación Ambiental Estratégica de la Innovación.

En las disciplinas del **urbanismo, la ordenación del territorio y el paisaje**, las personas tituladas en arquitectura ostentamos competencias específicas para su comprensión, interpretación, diseño y planificación.

En aplicación de la normativa ambiental, los profesionales de la arquitectura estamos capacitados para encontrar soluciones en nuestras actuaciones que resuelvan las exigencias que esta plantea. Como se expresa en el preámbulo de la Ley 9/2022, la arquitectura de calidad "juega un importante papel en la protección medioambiental, a la que puede contribuir decididamente **integrando la edificación en el ecosistema natural del entorno en el que se encuentre**, creando edificios y transformando espacios que sean acordes con aquél y utilicen menos materias primas, reduciendo el consumo energético y las emisiones de gases nocivos para el medio ambiente, y minimizando la generación de residuos y los gastos de mantenimiento".

"En esta era, en la que la sociedad reclama una nueva cultura de austeridad, circularidad y solidaridad, **la arquitectura de calidad puede ayudar a hacer más con menos**, especialmente cuando se trata de la optimización de los recursos naturales y de reducir el gasto de energía. Debe marcar la tendencia a rehabilitar, regenerar y renovar, frente a la historia reciente de nueva construcción, tal y como reclaman tanto la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana de 30 de octubre de 2015 como la Agenda Urbana Española aprobada el 22 de febrero de 2019".

El sentido del trabajo de los arquitectos debe ser, en palabras de Emilio Tuñón, premio nacional de arquitectura 2022, **mejorar la vida de las personas**, con la vocación de priorizar lo colectivo sobre lo privado, el nosotros sobre el yo. Lo más importante del trabajo del arquitecto es estar hecho **por las personas, trabajando con las persona y para las personas**.

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 4/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHw	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



1.3. Listado de la documentación facilitada por la Consejería al Colegio en este trámite de consulta

OFICIO

SPA/DPA/EBF/142/2022 (EA/MA/18/22) Asunto.- Consulta evaluación ambiental estratégica. Consejería de sostenibilidad, medio ambiente y economía azul. Delegación territorial en Málaga.

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATEGICO

Documento ambiental estratégico a la Innovación: modificación puntual de elementos del plan especial en la plataforma del morro P.E: puerto. Noviembre 2022

BORRADOR DEL PLAN

MEMORIA

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. Abril 2021. Resumen ejecutivo

PLANOS

Información

- PI-01. Delimitación de sectores
- PI-02. Zonificación y usos generales
- PI-03. Zonificación-actividad portuaria
- PI-04. Sector 2. Ordenación plataforma del morro
- PI-05. Topografía y edificaciones existentes
- PI-06. Esquemas de Infraestructuras
- PI-07. Accesibilidad

Ordenación

- PO-01. Justificación edificabilidad art. 13.4 PE 2010
- PO-02. Ordenanzas particulares sobre la edificación
- PO-03. Accesibilidad
- PO-04. Esquemas de Infraestructuras
- PO-05. Plano ordenación sector 2
- PO-06. Ordenación no vinculante

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 5/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Resumen Ejecutivo

- RE-01. AMBITO
- RE-02. SITUACION ACTUAL
- RE-03. JUSTIFICACION EDIFICABILIDAD
- RE-04. ORDENACION PROPUESTA
- RE-05. ORDENACION NO VINCULANTE

ANEXOS

- ANEXO 1 RCM P10_PROPUESTA VIARIO EXTERIOR NO VINCULANTE
- ANEXO 1 RCM P7_ORDENACION DE VOLUMENES_2018 Dic
- ANEXO 2 PUERTOS DEL ESTADO informe hotel 2016.02.04
- ANEXO 3 Dictamen Consejo Consultivo de Andalucía
- ANEXO 4.1 PATRIMONIO 17.6.2020
- ANEXO 4.1 PATRIMONIO 23.4.2019
- ANEXO 4.2 AERONAUTICO
- ANEXO 4.3 MOVILIDAD (OCTUBRE 2019)
- ANEXO 4.4 INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO MODIF. ELEMENTOS P.E. 2017.10.16
- ANEXO 4.5 RESPUESTA EMASA 03 02 2021
- ANEXO 4.5 RESPUESTA EMASA 12 10 2020
- ANEXO 4.5 RESPUESTA ENDESA 23 11 2020
- ANEXO 4.5 SOLICITUD CERTIFICADO A EMASA
- ANEXO 4.5 SOLICITUD CERTIFICADO A ENDESA
- ANEXO 5 INFORME SOSTENIBILIDAD ECONOMICA_Revision Febrero 2021
- ANEXO 6 Adenda a Estudio de Viabilidad Economica_Feb 2021
- ANEXO 6 ESTUDIO CIMENTACION PROYECTO HOTEL
- ANEXO 6 Estudio de Viabilidad Economica Proyecto Hotel Puerto Málaga
- ANEXO 7 PLANOS PROPUESTA SELECCIONADA ANDALUSIAN HOSPITALITY II SL

OTROS

Se solicita la Memoria de la Innovación (se recibe el 10/02/2022) y el expediente informativo del Ministerio de Cultura

2. Comparación de la documentación facilitada en 2017 con la de 2022.

Se pretende en este apartado realizar una comparación de la documentación facilitada en 2017 con la de 2022, detectando las modificaciones en las determinaciones que se hayan introducido.

Por su posible incidencia en el trámite ambiental, se analiza también la diferencia entre lo aprobado provisionalmente en el trámite urbanístico y la documentación que se nos aporta constitutiva de documento "Borrador del Plan" (art. 38.1.GICA) de la actuación.

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 6/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



DOCUMENTACION 2017:	DOCUMENTACION 2022
Título: Modificación puntual de elementos del Plan especial en la plataforma del morro.	Título: 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
Fecha: abril 2017	Fecha: octubre 2021
Logotipo: Puerto de Málaga	Logotipos: Puerto de Málaga. Autoridad portuaria y Ministerio transporte movilidad
Firma: Varios	Firma: Carlos Rubio Basabe. Presidente. HCP arquitectos. Ingenieros del puerto
Ámbito: 15.595 m2	Ámbito: 17.610 m2 (parcela B + C2)
Edificabilidad: 45.000 m2	Edificabilidad: 45.000 m2
Altura máx: 35 plantas	Altura máx 35 plantas
Separación linde sótano puede ocupar todo el ámbito	Separación linde 45 m sótano a espaldón
Ocupación máx. torre: 10% ámbito (1.595 m2)	Ocupación máx: 20 m edificio a espaldón torre: 10% ámbito (1761 m2)
Memoria: basamento: 50% ámbito (7.797 m2) (extensión: 30 páginas)	Memoria: basamento: 50% ámbito (8.805 m2) (extensión: 118 páginas)
Introducción	Memoria informativa (20 subapartados)
Antecedentes	Memoria justificativa (32 subapartados)
Justificación urbanística	Ordenanzas
Propuesta de condiciones urbanísticas	Fichas reguladoras
Documentación afectada por la modificación	Anexos (19)
Ordenanzas	
Anexos (7)	
Planos: 37 de información y 3 de ordenación	Planos: 7 de información y 6 de ordenación

Palmeras del Limonar 31. 29016 Málaga
952224206 coamalaga@coamalaga.es. Página 7

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J	27/02/2023 14:48	PÁGINA 7/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/





3. Resumen del pronunciamiento de 2017 y revalidación de los contenidos del mismo.

Tras analizar la actuación propuesta en la documentación facilitada en diciembre de 2022 y compararla con la documentación de abril 2017, consideramos que el pronunciamiento del colegio emitido para la actuación descrita entonces **mantiene su validez a día de hoy**. Por ello en ese informe procedemos a refrendar sus contenidos.

En resumen, nuestro pronunciamiento de 2017, (que puede consultarse íntegro en el anexo) se refirió a los siguientes aspectos:

- Entendemos que la **plataforma del morro no está integrada** como una parte más de la ciudad con los atributos, referencias y limitaciones propias de un entorno homogéneo continuo e identificable de la misma.
- En coherencia con lo expresado en el punto anterior, consideramos que el complejo descrito por los parámetros de la Innovación **no se articularía en cuanto a usos, redes y funciones urbanas con los tejidos urbanos más próximos**: barrio de la Malagueta y Centro Histórico.
- Entendemos que la **altura, escala, proporción y forma** del edificio fijadas por los parámetros de la Innovación **repercutirán en el resto de la ciudad**.
- Desde el punto de vista urbanístico, paisajístico o ambiental, la plataforma del Morro **no es el emplazamiento idóneo** dada la intensidad de uso prevista en los parámetros de la Innovación.
- Consideramos que la propuesta contenida en la Innovación **no responde a los principios de sostenibilidad en el ámbito urbano** en sus variables ambiental, urbana y social, según la definición que de la misma hace el Consejo Internacional para las Iniciativas Ambientales Locales (cuyas siglas en inglés son ICLEI). La ubicación del complejo previsto en la Innovación en situación aislada y no articulada respecto a la trama urbana, no contribuye a la consecución del modelo de ciudad compacta ni a la rehabilitación del patrimonio existente.
- El diagnóstico y la planificación de la actividad turística en la ciudad deberían preceder la aprobación de innovaciones del planeamiento que guarden relación con dicho uso. Creemos que es el momento de plantear una reflexión sobre el uso hotelero y de alojamiento turístico, **estableciéndose el modelo de oferta turística adecuada al tipo de ciudad que disponemos**, contemplando la convivencia de dicho uso con los demás en base a umbrales ambientales y regulando su compatibilidad temporal y espacial para su mejor aprovechamiento y rendimiento.

Palmeras del Limonar 31. 29016 Málaga
952224206 coamalaga@coamalaga.es. Página 8

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA

Nº Reg. Entrada: 202399902280917. Fecha/Hora: 27/02/2023 14:48:47

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 8/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	





- **La intervención en la plataforma del morro debería estar precedida y guiada por un enfoque arquitectónico** que interprete las necesidades, lugar, tiempo y cultura actuales, creando un nuevo espacio que incluya al máximo todos los valores humanos. Encontrar el uso y la arquitectura más acertada para este lugar no es tarea fácil. Defendemos la fórmula basada en el **concurso público de arquitectura** como la mejor opción para favorecer la concurrencia de profesionales y alcanzar, así, la excelencia del producto arquitectónico.
- En cuanto al **impacto en el paisaje**, se podrían admitir opiniones encontradas, la que defiende que dadas las vistas posibles (desde el Centro Histórico, desde la plataforma hacia el Centro Histórico y vistas cruzadas de la Bahía) no se verían afectados paisajes históricos o culturales o careceríamos de datos objetivos para evaluar como negativo dicho impacto y las que defienden que el complejo será un elemento perturbador para la calidad paisajística de la ciudad histórica, conformada, según PGOU, por toda el área central de la ciudad, **mereciendo un estudio cuidadoso en que se determinen posibles impactos y como reducir sus efectos.**

4. Identificación de nuevos condicionantes sobrevenidos en el periodo entre abril 2017 y diciembre 2022 que afectan a la evaluación ambiental de la Innovación.

- Ley 9/2022, de calidad de la arquitectura
https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-9837
- Incoación BIC Farola
https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-220#:~:text=El%20informe%20de%20la%20Real,como%20Bien%20de%20Inter%C3%A9s%20Cultural.
- Pronunciamientos de ICOMOS
<https://icomos.es/comunicado-sobre-las-declaraciones-del-ministro-de-cultura-y-deporte-con-respecto-a-la-construccion-de-un-hotel-rascacielos-en-el-puerto-de-malaga/>
- Ley 7/2021 de impulso sostenibilidad del territorio de Andalucía
<https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivien/areas/urbanismo/lista-urbanismo.html>
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética
<https://www.boe.es/eli/es/l/2021/05/20/7/dof/spa/pdf>

Palmeras del Limonar 31. 29016 Málaga
952224206 coamalaga@coamalaga.es. Página 9

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA

Nº Reg. Entrada: 202399902280917. Fecha/Hora: 27/02/2023 14:48:47

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 9/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	



- Expediente Informativo. Ministerio de Cultura
<https://www.culturaydeporte.gob.es/actualidad/2021/05/210518-torre-puerto-malaga.html>
- Declaración Emergencia Climática y Ambiental. Gobierno de España
<https://www.miteco.gob.es/es/prensa/ultimas-noticias/el-gobierno-declara-la-emergencia-clim%C3%A1tica-/tcm:30-506550>
- Estrategia de turismo sostenible en España (documento de directrices). Ministerio de Industria, comercio y Turismo
<https://turismo.gob.es/es-es/estrategia-turismo-sostenible/paginas/index.aspx>
<https://www.prodetur.es/prodetur/AlfrescoFileTransferServlet?action=download&ref=59dc339e-3911-4b6d-af8d-43b9b683a09c>
- Estrategias para la protección de la Costa. Ministerio para la transición ecológica
<https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-costa/estrategias-proteccion-costa/cadiz/estrategia-proteccion-cadiz-malaga-almeria.aspx>
- Decreto 550/2022, Reglamento general de la Ley 7/2021 de impulso sostenibilidad del territorio de Andalucía
<https://www.juntadeandalucia.es/boja/2022/232/6>
- Candidatura de la Ciudad de Málaga a la Exposición Internacional 2027 sobre **Sostenibilidad Urbana**
<https://expo2027.malaga.eu/es/>

Nº Reg. Entrada: 202399902280917. Fecha/Hora: 27/02/2023 14:48:47

Palmeras del Limonar 31. 29016 Málaga
952224206 coamalaga@coamalaga.es. Página 10

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 10/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



5. Nuevas aportaciones a lo ya informado en 2017 fundamentadas en los documentos referidos en el anterior apartado.

- Ley 7/2021, de impulso a la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA)

Entrada en vigor: 24/12/2021

Analizado el Informe Ambiental Estratégico emitido en 2017, concluimos que **este no contempla con el adecuado alcance las materias que, conforme a Ley, son competencia de la Consejería de Medio Ambiente y que han venido definidas en LISTA**. Esencialmente:

- Sostenibilidad Urbana:

artículo 4

Principios generales de la ordenación y de la actividad territorial y urbanística.

Estos principios informan la actividad territorial y urbanística y los Instrumentos de Ordenación.

Además de ajustarse al principio de desarrollo sostenible, las actuaciones y los I.O. cumplirán los principios generales siguientes:

Viabilidad social: todas las actuaciones deberán justificar que la ordenación propuesta está basada en el interés general y dimensionada en función de la demanda racionalmente previsible, cumpliendo con la función social del suelo, estableciendo los equipamientos y las dotaciones que sean necesarios y tomando medidas para evitar la especulación. (...)

Viabilidad ambiental y paisajística: la ordenación propuesta deberá justificar el respeto y protección al medio ambiente, la biodiversidad y velar por la preservación y puesta en valor del patrimonio natural, cultural, histórico y paisajístico, adoptando las medidas exigibles para preservar y potenciar la calidad de los paisajes y su percepción visual. Asimismo, deberá garantizar el cumplimiento de las medidas necesarias para la adaptación, mitigación y reversión de los efectos del cambio climático

Ocupación sostenible del suelo: se deberá promover la ocupación racional del suelo como recurso natural no renovable, fomentando el modelo de ciudad compacta mediante las actuaciones de rehabilitación de la edificación, así como la regeneración y renovación urbana y la preferente culminación de las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística ya iniciadas frente a los nuevos desarrollos.

Resiliencia: capacidad de la ciudad para resistir una amenaza y para absorber, adaptarse y recuperarse de sus efectos de manera oportuna y eficiente, incluyendo la preservación y restauración de sus estructuras y funciones básicas

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 11/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Hemos transcrito literalmente cuatro (de un total seis) de los principios que entendemos fundamentales y condicionantes en el procedimiento de evaluación ambiental que nos ocupa. El instrumento urbanístico analizado, correspondiendo a una versión próxima a la que tendrá aprobación definitiva, carece de justificación o de contenidos que reflejen haber tenido en cuenta estos principios.

- Paisaje:

artículo 37.

Determinaciones para la protección del paisaje

3. El paisaje debe integrarse en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística y, en general, ser tenido en cuenta en todas las políticas sectoriales en aras de la consecución de los objetivos de calidad paisajística. El Decreto 550/2022 precisa lo siguiente al respecto

4. Los instrumentos de ordenación incorporarán un diagnóstico del paisaje del ámbito de referencia, que tendrá el siguiente contenido mínimo:

a) La identificación de los recursos y áreas de interés paisajístico para su preservación y puesta en valor.

b) Criterios generales o zonales de integración paisajística.

c) Identificación de actuaciones de intervención dirigidas a dotar de accesibilidad a los recursos, a la regeneración, en su caso, de áreas degradadas y a la mejora de la visibilidad o integración visual.

5. Los instrumentos de ordenación, conforme a su naturaleza y alcance, establecerán determinaciones para preservar los paisajes y para mejorar su calidad y percepción, conforme a los siguientes criterios.

a) Mantendrán el carácter y las condiciones de visibilidad de los paisajes de mayor valor y especialmente: los agropecuarios tradicionales, los abiertos y naturales, las perspectivas de conjuntos históricos y de elementos patrimoniales y el entorno de los recorridos escénicos.

b) Integrarán las actuaciones de transformación urbanística en la morfología del territorio y del paisaje, definiendo adecuadamente los bordes urbanos y la silueta urbana, y preservando la singularidad paisajística y la identidad visual del lugar

c) Establecerán medidas para el control de los elementos con incidencia en la calidad del paisaje urbano, para poner en valor las principales vistas y perspectivas que lo caracterizan y para recuperar los paisajes deteriorados.

Palmeras del Limonar 31. 29016 Málaga
952224206 coamalaga@coamalaga.es. Página 12

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA

Nº Reg. Entrada: 202399902280917. Fecha/Hora: 27/02/2023 14:48:47

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 12/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHWW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



6. Las actuaciones urbanísticas se adaptarán al entorno, rural o urbano, en el que se sitúan. Los proyectos que las definan tendrán en consideración los elementos naturales y patrimoniales, la topografía, y el resto de elementos que, conforme a lo establecido en los instrumentos de ordenación, conforman el carácter del paisaje de su ámbito de actuación

A la vista de lo anterior, **concluimos que la nueva legislación urbanística con que cuenta nuestra comunidad impone aplicación de criterios de diagnóstico y protección del paisaje y sostenibilidad urbana debiendo estos justificarse en los instrumentos de ordenación.** En aplicación de lo previsto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental corresponde a la documentación aportada en este trámite incorporar los y a la Consejería su consideración en el trámite de evaluación. En concreto, en los Anexos de dicha Ley se prevén los siguientes criterios para aplicación de la evaluación ambiental ordinaria a los planes y proyectos:

Características de los proyectos:

- a) Las dimensiones y el diseño del conjunto del proyecto
- f) Los riesgos de accidentes graves y/o catástrofes relevantes para el proyecto en cuestión, incluidos los provocados por el cambio climático, de conformidad con los conocimientos científicos

Ubicación de los proyectos:

- c) La capacidad de absorción del medio natural, con especial atención a las áreas siguientes:
 - 2.º Zonas costeras y medio marino
 - 8.º Paisajes y lugares con significación histórica, cultural y/o arqueológica.
 - 9.º Áreas con potencial afección al patrimonio cultural.

Características del potencial impacto:

- a) La magnitud y el alcance espacial del impacto
- d) La intensidad y complejidad del impacto

La modificación del Plan Especial cuenta con aprobación provisional por acuerdo de fecha 27 noviembre 2020

En dicho acuerdo se requiere a la Autoridad Portuaria modificar el instrumento urbanístico de acuerdo a lo indicado en el Informe de Planeamiento y Gestión de 23 de noviembre de 2020.

El instrumento que se aporta a este trámite subsana lo requerido con posterioridad a la aprobación provisional.

Por tanto, **la versión del instrumento sometida a evaluación está muy próxima a la que quedará aprobada definitivamente.**

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 13/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



En ese sentido, debe quedar claro y dejamos por ello constancia, que la que se propone no es una actuación de "recualificación de la ciudad existente" (memoria de justificación urbanística) de las recogidas en la "nueva legislación urbanística". No hay compensación proporcional al aumento de aprovechamiento en sistema locales o generales (dotación áreas libres, zonas verdes y equipamiento comunitario). De hecho, estamos en una actuación que supone, a efectos urbanísticos, **todo lo contrario**, y que además conculca el "derecho a la ciudad" que tal y como lo define la Ley 7/2021 LISTA se refiere a la:

"preservación de la identidad de la ciudad como conjunto de rasgos sociales, espaciales, históricos y culturales que la caracterizan como soporte de la vida cotidiana de su ciudadanía"

"transformación del espacio público urbano en lugares accesibles confortables y habitables"

La justificación que se da en el apartado 2.4.3. de memoria la Innovación es desacertada o imprecisa cuando afirma que:

"El techo consumido por la infraestructura portuaria no es conceptualmente "aprovechamiento edificatorio". Sin embargo, lo que se propone en la Innovación es aumentar techo para precisamente un uso lucrativo turístico de concesión temporal a una entidad privada y no para destinarlo una infraestructura de las que necesita el puerto funcionalmente"

En el mismo apartado se menciona que, "a diferencia de los que sucede en el suelo de titularidad privada, el **criterio rector** de los proyectos no es el agotamiento del aprovechamiento autorizado, sino la **idoneidad técnica y rentabilidad de las inversiones**"

"esta modificación supone (mejoras) para el bienestar de la población, comparando con la situación actualmente prevista por el planeamiento y la generada por la modificación propuesta (...) además de ser evidentes aportan una alternativa con espacios de pública concurrencia"

En el apartado 1.0.1. de memoria se menciona el requerimiento 4º Informe GMU :f) que exige la incorporación de imágenes de su integración que completen la documentación al objeto de comprender la idoneidad de los parámetros tan excepcionales que se modifican y su especial emplazamiento y repercusión en el territorio circundante al objeto de imaginar y comprender por toda la ciudadanía lo que representa esta modificación. Por su parte, el apartado 2.3.4. justifica que la ubicación de la "Torre del Puerto" en tan señalada ubicación alcanza un valor estratégico e impacta la sensibilidad, positiva o negativamente, de todos los ciudadanos. **Pocos elementos serán tan visibles como este edificio y pocos tan trascendentes como esta entre otras actuaciones que se están desarrollando actualmente en la ciudad.**

Por todo ello, y en los términos del art. 37 LISTA, el carácter abierto y universal del paisaje vislumbrado en el enclave, constituido por la ampliación del dique de levante, **requiere ser identificado, preservado y puesto en valor dentro de la actuación urbanística que se proyecta.**

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 14/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHWW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	



- Directrices generales de la Estrategia de Turismo Sostenible de España 2030

El objetivo de la nueva Estrategia de Turismo Sostenible de España 2030 es sentar las bases de la transformación del turismo español hacia un modelo de crecimiento sostenido y sostenible, que nos permita mantener su posición de liderazgo mundial. El nuevo modelo, estará apoyado en la mejora de la capacidad competitiva y rentabilidad de la industria, en los valores naturales y culturales diferenciales de los destinos, y en la distribución equitativa de los beneficios y las cargas del turismo

FUNDAMENTOS

El turismo debe ser un instrumento para la conservación del importantísimo patrimonio natural y cultural que posee el país. Se debe abordar el reto de la transición ecológica e impulsar a nuestra industria turística hacia un modelo que preserve y recupere los valores ambientales del espacio turístico, valores en los que se fundamenta su competitividad y el atractivo frente al mercado

EJES ESTRATÉGICOS

Eje crecimiento sostenible, apartado 2:

Es necesario preservar el carácter y autenticidad de España como destino, protegiendo, conservando y promoviendo los valores diferenciales del país. Para ello, la nueva estrategia fomentará el desarrollo de productos basados en nuestros valores (ecoturismo, turismo enogastronómico, turismo cultural), que demuestren cómo una gestión turística sostenible de los espacios de alto valor natural y cultural contribuye a la diversificación de la propuesta turística de España, al disfrute y rentabilización del patrimonio, y a la creación de cadenas de valor social y medioambientalmente sostenibles

- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética

Artículo 20. Consideración del cambio climático en la planificación y gestión del dominio público marítimo-terrestre

Consideración del cambio climático en la planificación y gestión del dominio público marítimo-terrestre.

1. La planificación y gestión del medio marino se orientarán al incremento de su resiliencia a los efectos del cambio climático.
2. La planificación y gestión de la costa deberán adecuarse a las directrices y medidas contempladas en la Estrategia de Adaptación de la Costa a los Efectos del Cambio Climático, elaborada en cumplimiento de la disposición adicional octava de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y perseguirá los siguientes objetivos:

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 15/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Resolución de 24 de julio de 2017, de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, por la que se aprueba la Estrategia de Adaptación al Cambio Climático de la Costa española.

Estrategia de adaptación al cambio climático de la costa española

(apartado 4.6. Integración sectorial de la adaptación)

El planeamiento urbano debería tener en cuenta las proyecciones de cambio climático a la hora de asignar a los terrenos calificaciones que permitan la acumulación de ciudadanos en zonas de riesgo amenazadas por la subida del nivel del mar y los fenómenos meteorológicos extremos. **Para evitar daños a las personas y los bienes deberían evitarse las construcciones próximas al Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT), sobre todo de viviendas tanto permanentes como estacionales (hoteles).**

- Incoación BIC Farola

Resolución de 17 de diciembre de 2021, de la Dirección General de Bellas Artes, por la que se incoa expediente de declaración de bien de interés cultural, en la categoría de monumento, a favor de "La Farola", faro marítimo del puerto de la ciudad de Málaga.

La Farola se construyó en 1817 con proyecto de Joaquín María Pery y Guzmán.

Para la incoación de BIC, de acuerdo con lo previsto en la Ley 16/1985 de 25 de Junio de Patrimonio Histórico Español se solicitan informes de la Real Academia de la historia y de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Estos informes justifican el reconocimiento de la Farola como BIC.

En la propia incoación se hace referencia al artículo 19 de dicha la Ley y que "prohíbe toda construcción que altere el carácter de los monumentos declarados BIC o perturbe su contemplación".

Sigue haciendo referencia al artículo 28 de la Ley 14/2007 de 14 de Noviembre, que señala que "el entorno de los bienes inscritos como de interés cultural estará formado por aquellos inmuebles y espacios cuya alteración pudiera afectar a los valores propios del bien de que se trate, a su contemplación, apreciación o estudio, pudiendo estar constituido tanto por los inmuebles colindantes inmediatos, como por los no colindantes o alejados".

Continúa el expediente razonando que la delimitación del entorno de La Farola debe tender a evitar la desaparición, no solo física sino también conceptual del bien como elemento emblemático y representativo.

Palmeras del Limonar 31. 29016 Málaga
952224206 coamalaga@coamalaga.es. Página 16

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA

Nº Reg. Entrada: 202399902280917. Fecha/Hora: 27/02/2023 14:48:47

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 16/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHWW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



El edificio del hotel-torre del Puerto entraría dentro de los supuestos de afección al entorno que se definen en las leyes citadas y que se ratifican en la Incoación. La torre se superpone de tal forma a la imagen de La Farola que anula la presencia de ésta como elemento emblemático en la ciudad.

Tanto el Castillo de Gibralfaro como la Alcazaba de Málaga o la torre de la Catedral de Málaga, son bienes de interés cultural en la categoría de Monumentos, y la contemplación de dichos monumentos quedaría perturbada con la aprobación del Plan Especial, cuya tramitación urbanística se está llevando a cabo y que posibilita la construcción de un edificio de una altura equivalente a la del hito geográfico por excelencia del entorno portuario milenario, como es el monte y Castillo de Gibralfaro.

Por otra parte, la actuación incide en la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía. En su artículo 19, relativa al concepto de contaminación visual o perceptiva, Ley, aquella intervención, uso o acción en el bien o su entorno de protección que degrade los valores de un bien inmueble integrante del Patrimonio Histórico y toda interferencia que impida o distorsione su contemplación". Especialmente en el caso de la Farola, es evidente que la construcción del edificio previsto distorsionaría su contemplación, tanto desde el mar como desde tierra.

Nº Reg. Entrada: 202399902280917. Fecha/Hora: 27/02/2023 14:48:47

Francisco Sarabia Nieto

Decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga

La presentación del presente pronunciamiento, compuesto de 17 páginas y un anexo, ha sido efectuada tras someter sus contenidos al conocimiento de los miembros de la Junta de Gobierno colegial en fecha 22/02/23, lo que se hace constar en Málaga a 27/02/2023.

Palmeras del Limonar 31. 29016 Málaga
952224206 coamalaga@coamalaga.es. Página 17

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 17/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

Don **Francisco Sarabia Nieto** con NIF 25048605H en nombre y representación del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, con domicilio a efecto de notificaciones en calle Palmeras del Limonar, 31. 29016. Málaga. Correo electrónico decano@coamalaga.es y Teléfono 952 22 42 06

Expone

En virtud del artículo 39.2 de la Ley 7/2007 de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y en respuesta a la **solicitud de la delegación en Málaga** de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (escrito con número de referencia: SPA/DPA/JAO/108/2017, Asunto: Evaluación ambiental EA/MA/25/17) recibida el pasado 12/07/17 mediante carta certificada, el Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga (en adelante COA Málaga) **emite el presente pronunciamiento** a modo de opinión técnica sobre la **Innovación mediante Modificación (adecuación) de los parámetros del Plan Especial del Sistema General del Puerto en la Plataforma del Morro del Dique de Levante para implantar un centro hotelero de lujo** (en adelante Innovación),

Solicita

Que el documento adjunto, comprendiendo 9 páginas y un anexo, sea considerado en el tramite previsto en el artículo 39.2 de la Ley 7/2007 de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA	
REGISTRO GENERAL	
ENTRADA	SALIDA 885
MÁLAGA	14-9-2017


 Ministerio de Hacienda y Función Pública
 Res. Gral. de la Subdel.Gob. en Málaga
 ENTRADA
 Res: 060006380e1702360054
 Fecha: 14/09/2017 14:56:54
 En Málaga, a 14 de septiembre de 2017
 Ministerio de Hacienda y Función Pública
 Res. Gral. de la Subdel.Gob. en Málaga
 SALIDA
 Res: 060006380e1702181443
 Fecha: 14/09/2017 14:56:54

Sr. D. Adolfo Moreno Carrera. Delegado en Málaga de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Avd. de la Aurora, 47. Edificio Servicios Múltiples. C.P. 29002 – Málaga.

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 18/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	



PRONUNCIAMIENTO DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA SOBRE LA INNOVACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DEL PUERTO EN LA PLATAFORMA DEL MORRO DEL DIQUE DE LEVANTE.

Objetivo del pronunciamiento

En virtud del artículo 39.2 de la Ley /2007 de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y en respuesta a la **solicitud de la delegación en Málaga** de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (escrito con número de referencia: SPA/DPA/JAO/108/2017, Asunto: Evaluación ambiental EA/MA/25/17) recibida el pasado 12/07/17 mediante carta certificada, el Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga (en adelante COA Málaga) **emite el presente pronunciamiento** a modo de opinión técnica sobre la **Innovación mediante Modificación (adecuación) de los parámetros del Plan Especial del Sistema General del Puerto en la Plataforma del Morro del Dique de Levante para implantar un centro hotelero de lujo** (en adelante Innovación), lo que se cumplimenta en el primer apartado del presente documento. También se nos requiere cualquier **información que pueda ser de utilidad o deba ser tenida en cuenta** en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, constituyendo el segundo apartado de este documento.


Antecedentes

Como base sobre la que fundamentar la redacción del presente pronunciamiento, se ha recabado la **opinión cualificada** del colectivo profesional integrado en el COA Málaga. A pesar de las fechas coincidentes con el periodo de vacaciones de verano, se ha contado con una amplia participación de los arquitectos en dos sesiones de debate (celebradas el 18/07/17 y 07/09/17), en una encuesta de consulta abierta a todos los colegiados en la página web coamalaga.es (entre el 25/07/17 y el 04/09/17), en reuniones de seguimiento de la redacción con la Junta Gobierno y a través de otros medios digitales.

En concreto, la encuesta fue consensuada en la reunión del 18/07/17 como medio para recabar la opinión de los colegiados. Su estructura (ver resumen en Anexo I) guarda coherencia con los requerimientos concretos de la Consejería, que por un lado se refería a los parámetros concretos de la Innovación y por otro a los aspectos generales que, en relación al trámite ambiental, se considerasen oportunos.

Complementariamente, se ha dirigido desde el departamento de asesoramiento y visado del COA Málaga, petición de opinión al respecto de la Innovación a los arquitectos municipales de los municipios colindantes, a arquitectos redactores de planeamiento general reciente de la provincia, a arquitectos pertenecientes al ámbito de la docencia universitaria y arquitectos con experiencia específica en el campo de la rehabilitación edificatoria y regeneración urbana.

Durante el periodo de 45 días concedido para la elaboración del pronunciamiento, **se ha dispuesto en la página web del COA Málaga la documentación facilitada por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio** (memoria, siete anejos, ordenanzas y planos que conforman la figura de planeamiento, Resumen ejecutivo de la Innovación y el Documento Ambiental Estratégico de la Innovación), acompañada del propio escrito de solicitud y un resumen (de elaboración propia) relativos al estado de trámite contemplado en el artículo 39.2 de la Ley GICA y los parámetros de la Innovación.

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 19/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



1. Opinión técnica sobre la Innovación mediante Modificación (adecuación) de los parámetros del Plan Especial del Sistema General del Puerto de Málaga en la Plataforma del Morro del Dique de Levante para implantar un centro hotelero de lujo.

- Entendemos que la **plataforma del morro no está integrada como una parte más de la ciudad con los atributos, referencias y limitaciones propias de un entorno homogéneo continuo e identificable de la misma.**

Se trata de un espacio singular de características morfológicas, ambientales y paisajísticas completamente diferentes a las de la trama urbano de la ciudad con la que, debido a la distancia, guarda una **discontinuidad edificatoria**, lo que puede ser entendido como un valor añadido. En el momento actual, su imagen es pobre y sus accesos, infraestructuras y conexiones son insuficientes.

La ciudad contemporánea no es un tejido homogéneo sino una **compleja suma de fragmentos** que se van entrelazando espacialmente tanto a través de la red viaria como del sistema de espacios libres públicos. En concreto, la plataforma del morro, forma parte de los suelos incluidos en la interacción Puerto-Ciudad. Por tanto, **contiene atributos de ambos orígenes**. El hecho de que deba su existencia a la expansión del Puerto sobre el mar, siempre le conferirá una **esencia artificial** muy potente, como **territorio recientemente creado por la acción humana**.

En conclusión, es un lugar claramente identificable y que, sin estar claramente integrado con el resto de la ciudad, **tiene vocación de referencia e hito que la cualifique**.

- En coherencia con lo expresado en el punto anterior, consideramos que el complejo descrito por los parámetros de la Innovación **no se articularía en cuanto a usos, redes y funciones urbanas con los tejidos urbanos más próximos: barrio de la Malagueta y Centro Histórico.**

El complejo propuesto tendría vinculación directa con el Puerto y no con los barrios mencionados, respondiendo más bien a una **relación puerto-barco**. Al no estar articulada ni bien conectada con el resto de la ciudad, operaría como **complejo aislado y autosuficiente** más destinado a un usuario de perfil turístico específico que al ciudadano Malagueño. **Suscita incertidumbre la aportación a la ciudad** de un complejo privado autosuficiente de las proporciones contempladas en la Innovación aunque, en su autonomía, este prosperase.

La actuación prevista transformará la Plataforma del morro, un espacio portuario con uso dotacional, con las infraestructuras adecuadas para esa actividad, **en un espacio con uso hotelero de alta intensidad**. Aunque el estudio de tráfico anejo a la Innovación concluye que la capacidad de las redes de tráfico y de infraestructuras **resultan suficientes para las cargas de uso previstas**, entendemos que la función urbana improvisada que asumirá la plataforma probablemente requerirá de infraestructuras específicas, no previstas, que habrá que financiar.

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 20/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHWW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



- Entendemos que **la altura, escala, proporción y forma** del edificio fijadas por los parámetros de la Innovación **repercutirán en el resto de la ciudad.**

En efecto, la altura, escala o forma de la propuesta prevista en la Innovación **son percibidas como ajenas** a las características y parámetros formales de la realidad construida más cercana, Centro Histórico, Malagueta y, a escala territorial, la Bahía de Málaga con los que sería incapaz de integrarse y dialogar.

En concreto, la propuesta supone una alteración significativa de las condiciones urbanística del planeamiento vigente pues **afecta a su delimitación** (de portuario a portuario-ciudadano), **uso pormenorizado** (reducción áreas libres, introducción uso hotelero) y **volumen** (aumento de 6.000 m² a 45.000 m² en superficie y de 12 m a 135 m de altura). La misma Modificación de los parámetros del planeamiento para cualquier otro suelo de la ciudad análogo en dimensiones, en el caso insólito de que fuese admitida a trámite por la administración competente, produciría una repercusión rotunda.

Sin embargo, desde otro punto de vista, puede considerarse que el volumen edificado que se propone en la Innovación **mantendría proporción (en distancia y escala de paisaje)** con los grandes artefactos del puerto, la muralla edilicia del barrio de la Malagueta y las vistas más lejanas, **entendiendo que una edificación singular (alta) allí no influye "per se" negativamente en la ciudad.**

Por tanto, dada la **disyuntiva entre las opiniones** que prevén una repercusión negativa (sin paliativos) y las que confían un impacto positivo apoyado en los valores de la propuesta arquitectónica que se lleve a cabo una vez tramitada la Innovación, creemos necesario, como opción más garantista para la ciudad, **estudiar en profundidad y desde un punto de vista lo más imparcial posible** los efectos previstos antes de proceder a su aprobación.

- **Desde el punto de vista urbanístico, paisajístico o ambiental, la plataforma del Morro no es el emplazamiento idóneo dada la intensidad de uso prevista** en los parámetros de la Innovación.

La Plataforma del morro se cuenta como uno de los escasos espacios que como suelo de titularidad pública - Dominio Público Marítimo Terrestre - quedan vacantes en el frente litoral malagueño. **Este privilegiado y delicado enclave debería destinarse a una iniciativa pública de interés general que constituyese una actuación singular.** El uso dotacional público es el previsto en el artículo 6.8.5. del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU en adelante) de Málaga para los suelos que formen parte de los Sistemas Generales.

La actuación privada que se describe en la Innovación **podría encajar en suelos vacantes privados** ya calificados a tal efecto por el PGOU. En este sentido, apostamos por que el turismo de lujo (usuario previsto para el complejo descrito en la Innovación) **se relacione con los elementos tradicionales-característicos de la ciudad**, disponiendo preferentemente el uso hotelero en espacios integrados en la trama urbana.

En cualquier caso, reivindicamos que la ciudad (previa toma de decisiones sobre su ordenación tan importantes como esta) cuente con un diagnóstico a partir del cual se adopte una **planificación específica en materia de actividad turística** que dirija su desarrollo en las próximas décadas definiendo, entre otros aspectos, la demanda hotelera que la ciudad puede soportar sin "demenciarla" ni hacerle perder los valores que la han encumbrado en este éxito del momento.

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 21/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	



2. Otras informaciones que pueden ser de utilidad o deberían ser tenidas en cuenta en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

- Consideramos que la propuesta contenida en la Innovación no responde a los principios de sostenibilidad en el ámbito urbano en sus variables ambiental, urbana y social, según la definición que de la misma hace el Consejo Internacional para las Iniciativas Ambientales Locales (cuyas siglas en inglés son ICLEI)

Como argumentos objetivos aducimos el consumo del recurso no renovable suelo, la situación insular de un uso de gran intensidad y la generación de una **ordenación prácticamente monofuncional** sin que se justifique el impacto sobre la capacidad de carga turística de la ciudad.

Consideramos que el **suelo concreto objeto de la Innovación**, por su propio carácter singular descrito en los apartados anteriores, **constituye un recurso no renovable**. Una vez ocupado, se pierde. La base del consumo de los recursos no renovables se encuentra en que **la riqueza que supone su consumo se invierta en la generación de nuevos recursos sustitutorios del que desaparece**. No hay garantías de que la riqueza que genere la desaparición de este recurso se reinvierta en la propia ciudad, que es la verdadera propietaria de este suelo.

La ubicación del complejo previsto en la Innovación en situación aislada y no articulada respecto a la trama urbana, **no contribuye a la consecución del modelo de ciudad compacta** mandatado por la legislación territorial y urbanística autonómica ni a la rehabilitación y reutilización del patrimonio construido existente que contempla la normativa estatal de suelo.

En ese sentido, **la ciudad cuenta con edificios vacíos** (como es el caso de la Equitativa o el edificio de Correos) **que podrían asumir la función contemplada en la Innovación**. En concordancia con el artículo 1 b) de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana que define el objetivo del desarrollo sostenible, competitivo y eficiente del medio urbano, **el reciclaje de edificios es más sostenible que edificar de nueva planta**.

Desde el punto de vista social, el hecho de que la modificación de uso prevista en la Innovación suponga la transferencia del 70% de los 17.826 m2 de áreas libres de esparcimiento ciudadano, por concesión administrativa, a un complejo privado de uso hotelero, entendemos que compromete la consecución del objetivo segundo de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA en adelante) **que apuesta por que los equipamientos en las ciudades sean espacios de convivencia privilegiados** de la vida ciudadana.

En relación con el equilibrio dinámico a futuro que incluye la mencionada definición de sostenibilidad de ICLEI y en relación con la sostenibilidad económica nos preocupa que, de no lograrse el éxito de la promoción nos encontremos con otro edificio singular abandonado. En ese sentido, la propuesta, al responder a esquemas monofuncionales y autónomos, es rígida y **no sería capaz de responder a posibilidades futuras de reversibilidad, reutilización y reciclaje urbano**.

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 22/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVV	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	



- Consideramos que, en relación a las expectativas ciudadanas respecto a la imagen y paisaje de su propia ciudad, la propuesta descrita por los parámetros de la Innovación **repercutirá en el modelo e identidad de esta.**

Opinamos que la actuación que definitivamente se lleve a cabo debería entenderse como **una oportunidad para dotar a la ciudad con un hito que la identifique a distancia.**

La controversia surge en torno al **apego ciudadano** pueda desarrollar respecto a dicho hito si el mismo se destina a un uso privado y con la volumetría necesariamente masiva descrita por los parámetros de la Innovación. El "peso" **visual del edificio propuesto en la Innovación será mayor por su situación geográfica y central en la Bahía.**

Por tanto, **se considera imprescindible controlar esa imagen** por la escala y como hito. Tenemos referencias visuales de cómo **un buen edificio ubicado en un entorno excepcional transforma toda una ciudad** y la pone en el mapa internacional por generaciones. Habría que dar oportunidad a los ciudadanos de decidir sobre la imagen que de su ciudad se pretende ofrecer al mundo.

En ese sentido, **las transformaciones de la ciudad son reflejo de los cambios sustanciales que se producen en el transcurso del tiempo.** Estas "mutaciones" se perciben no sin cierta dificultad por quienes siguen conceptualmente vinculados a la acomodada ciudad heredada porque la conocen y la controlan, en contraposición a esa otra ciudad "futura" que desconocen y por tanto pierden su control.

- **Oportunidad, legitimidad, legalidad y procedimiento.**

Oportunidad como la expresión del **interés de las administraciones** responsables del desarrollo económico, social y urbanístico del espacio definido como "Interacción Portuaria-Ciudadana" para incluir el uso hotelero entre las actividades compatibles con el uso propiamente portuario.

Entendemos que el debate debe articularse respetando el **marco administrativo** (competencias) y **político** (representatividad). En este caso, la coincidencia PP-PSOE en el apoyo al proyecto es significativa, pero no debería restar importancia a la participación del resto de la ciudadanía en sus diferentes y más amplios ámbitos de representación.

El procedimiento urbanístico iniciado es el reglamentado. Sin embargo, censuramos que, como en el presente caso, las administraciones impongan trámites de **consulta coincidiendo con periodos de vacaciones**, cuando menos posibilidad hay de contestación.

Por último, observamos que la memoria de la Innovación facilitada para su análisis por la Consejería de Medio Ambiente (nombrada como "Modificación puntual de elementos del Plan Especial en la Plataforma del Morro"), **no está suscrita por técnico competente.**

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 23/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



- **Demanda y encaje de la propuesta en el modelo de ciudad de servicios para el turismo.**

Como ya se ha dicho, el diagnóstico y la planificación de la actividad turística en la ciudad deberían preceder la aprobación de innovaciones del planeamiento que guarden relación con dicho uso. El uso hotelero está ya contemplado en el Plan Especial de S.G. portuario y de materializarse, puede reforzar su función como base de cruceros, a modo de complemento a la terminal existente.

Creemos que es el momento de plantear una reflexión sobre el uso hotelero y de alojamiento turístico, estableciéndose el modelo de oferta turística adecuada al tipo de ciudad que disponemos, contemplando la convivencia de dicho uso con los demás en base a umbrales ambientales y regulando su compatibilidad temporal y espacial para su mejor aprovechamiento y rendimiento.

Además, debe cuantificarse la demanda real de servicios para el turismo (en concreto para esta propuesta las de turismo de lujo) y su encaje en el modelo de ciudad turística que tenemos ya en marcha y que es deseable para las próximas décadas en el proceso de desarrollo integral como destino turístico de calidad y destino cultural.

- **Arquitectura como marca, imagen o icono.**

La Arquitectura está, o debería estar al servicio de la sociedad, por el interés general y dotada de la máxima calidad. La intervención en la plataforma del morro debería estar precedida y guiada por un enfoque arquitectónico que interprete las necesidades, lugar, tiempo y cultura actuales, creando un nuevo espacio que incluya al máximo todos los valores humanos. En ese sentido, la Arquitectura como creadora de orden, puede aportar sus visiones "proyectuales" del paisaje, de las transformaciones de la ciudad como "proyecto" con capacidad de generar y "hacer" ciudad, todo ello con respeto a otras visiones profesionales.

Por otra parte, la Arquitectura como arte de construir edificios adecuados a su entorno y su uso, puede proponer un diseño magnífico, pero ser un fracaso como marca. Por eso, la Arquitectura no es marca, ni imagen ni icono. Como las tendencias de la moda, estas pasan, no se sostienen. De lo contrario dan testimonio en nuestra ciudad sus edificios históricos milenarios y sus usos culturales que ofrece un amplio catálogo de escenarios más que capaces para cargar con el peso de la "Marca Málaga".

Encontrar el uso y la arquitectura más acertada para este lugar no es tarea fácil, los símbolos no se buscan. La ciudad de Málaga tiene una arquitectura de conjunto amable, sin iconos que la singularicen. La creación de un nuevo icono tal vez sea la expresión de una nueva ciudad que está por venir, o que tal vez nunca llegue.

Como lo ha sido en otras ocasiones, y no lo debe ser menos en esta, el COA Málaga defiende la fórmula basada en el concurso público de arquitectura como la mejor opción para favorecer la concurrencia de profesionales y alcanzar, así, la excelencia del producto arquitectónico

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 24/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



- **Alternativas de uso para la plataforma del morro.**

Se plantea la dialéctica en torno a las **alternativas de uso de este espacio de oportunidad para la ciudad** como público para su disfrute general o como reservado para un régimen de uso privado.

Abundando en la opinión ya expresada en apartados anteriores, **un edificio público garantizaría la vinculación a lo común y la capacidad simbólica y representativa**, tanto en el proceso de elaboración y construcción como en la evolución posterior de la propuesta.

La prioridad en las propuestas que configuran la ciudad debería ser la de **crear espacios para el disfrute de los habitantes, escenarios donde estos se relacionen, centrando el objetivo en la calidad de vida**. Esto hará que la ciudad sea (siga siendo) atractiva para el turismo.

En sentido contrario, puede entenderse la propuesta contemplada en la Innovación como parte de un todo (Plan Especial del SG Puerto) en el que **participa complementando el resto de usos de carácter turístico existentes en el Puerto**. En cuanto a la titularidad pública del suelo, el procedimiento de concesión debería limitar la especulación económica que se produce precisamente con las calificaciones urbanísticas en suelo privados.

- **Articulación del debate ciudadano en torno al urbanismo.**

Opinamos que en la ciudad **no existe un verdadero debate serio, disciplinado y argumentado sobre urbanismo ni participación ciudadana real**. Esta tiene sus vías de participación legítimas durante el proceso de aprobación de la planificación urbanística.

En general, debería evitarse como único cauce para la divulgación de las iniciativas urbanas, su aparición en portadas de periódicos con imágenes más o menos espectaculares. **Los cambios del planeamiento para que las propuestas sean viables no deberían producirse antes de valorar el fondo de la cuestión**. Creemos que, para que el debate ciudadano no sea estéril, debe pesar más la opinión del experto. Lo interesante es recoger la opinión del **ciudadano con criterio cualificado**.

- **Impacto en el paisaje.**

Se podrían admitir opiniones encontradas. Por un lado, las que defienden que el edificio propuesto en la Innovación no pretende competir con la ciudad histórica, sino que lo hace con enormes **artefactos dinámicos (cruceros, grúas, etc.)** El impacto en el paisaje **es solo uno de los aspectos a evaluar en el procedimiento medioambiental**. El resto de **impactos posibles se moderarían** por el tamaño del ámbito (reducida superficie de suelo afectada) y las previsiones de incorporar tanto innovaciones tecnológicas para la eficiencia energética del edificio como mejoras ambientales en la urbanización del entorno.

Siguiendo la argumentación anterior, la **severidad de impacto en el paisaje debe relacionarse con los elementos a proteger** que, en virtud de Ley de Evaluación Ambiental, son aquellos paisajes con significación histórica, cultural y/o arqueológica. Las distancias entre la propuesta y el Centro Histórico moderarían dicho grado de severidad.

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 25/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGwB45XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



En conclusión, dadas las vistas posibles (desde el Centro Histórico, desde la plataforma hacia el Centro Histórico y vistas cruzadas de la Bahía) **no se verían afectados paisajes históricos o culturales** o careceríamos de datos objetivos para evaluar como negativo dicho impacto.

En sentido contrario, existen opiniones que consideran que **la escala de la actuación debería concordar con las características especiales del lugar**, que tiene marcado carácter de centralidad en el ámbito de la Bahía como activo paisajístico fundamental. **La cuenca visible abarca**, no solo la propia ciudad de Málaga, si no gran parte del espacio metropolitano en su condición de "ciudad lineal" adosada a la costa. Desde la Cizaña a la Araña, la Bahía forma un ángulo de 140° cuyo vértice es el puerto. 17 km de vistas, gran parte desde cotas altas, **en las que la actuación propuesta incide** tanto en las perspectivas generadas desde el mar como desde la ciudad y **dirigidas a los principales hitos paisajísticos, perdiendo relevancia y reduciendo su capacidad referencial**.

Resulta así un **elemento perturbador para la calidad paisajística de la ciudad histórica**, conformada, según PGOU, por toda el área central de la ciudad, mereciendo un estudio cuidadoso en que se determinen posibles impactos y como reducir sus efectos.

3. Conclusiones

Entendemos que la plataforma del morro no está integrada como una parte más de la ciudad con los atributos, referencias y limitaciones propias de un entorno homogéneo continuo e identificable de la misma. Es un lugar claramente identificable y que, sin estar claramente integrado con el resto de la ciudad, tiene vocación de referencia e hito que la cualifique.

En coherencia, consideramos que el complejo descrito por los parámetros de la Innovación no se articularía en cuanto a usos, redes y funciones urbanas con los tejidos urbanos más próximos: barrio de la Malagueta y Centro Histórico. Al no estar articulada ni bien conectada con el resto de la ciudad, operaría como complejo aislado y autosuficiente.

La altura, escala, proporción y forma del edificio fijadas por los parámetros de la Innovación repercutirán en el resto de la ciudad, creemos necesario, como opción más garantista para la ciudad, estudiar en profundidad y desde un punto de vista lo más imparcial posible los efectos previstos antes de proceder a su aprobación.

Desde el punto de vista urbanístico, paisajístico o ambiental, la plataforma del Morro no es el emplazamiento idóneo dada la intensidad de uso prevista en los parámetros de la Innovación. Este privilegiado y delicado enclave debería destinarse a una iniciativa pública de interés general que constituyese una actuación singular. Un edificio público garantizaría la vinculación a lo común y la capacidad simbólica y representativa.

Consideramos que la propuesta contenida en la Innovación no responde a los principios de sostenibilidad en el ámbito urbano en sus variables ambiental, urbana y social. El suelo concreto objeto de la Innovación, por su propio carácter singular descrito en los apartados anteriores, constituye un recurso no renovable. Una vez ocupado, se pierde

La ubicación del complejo previsto en la Innovación en situación aislada y no articulada respecto a la trama urbana, no contribuye a la consecución del modelo de ciudad compacta ni a la rehabilitación del patrimonio existente. La ciudad cuenta con edificios vacíos que podrían asumir la función contemplada en la Innovación. Al responder a esquemas monofuncionales y autónomos, es rígida y no sería capaz de responder a posibilidades futuras de reversibilidad, reutilización y reciclaje urbano

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 26/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	





Consideramos que, en relación a las expectativas ciudadanas respecto a la imagen y paisaje de su propia ciudad, la propuesta repercutirá en el modelo e identidad de esta. El "peso" visual será mayor por su situación geográfica y central en la Bahía. Se considera imprescindible controlar esa imagen por la escala y como hito, dando oportunidad a los ciudadanos de decidir sobre la imagen que de su ciudad se pretende ofrecer al mundo.

Respecto al procedimiento de tramitación, entendemos que (articulándose respetando el marco administrativo y político) no debería restar importancia a la participación del resto de la ciudadanía en sus diferentes y más amplios ámbitos de representación. Censuramos que, como en el presente caso, las administraciones impongan trámites de consulta coincidiendo con periodos de vacaciones, cuando menos posibilidad hay de contestación.

El diagnóstico y la planificación de la actividad turística en la ciudad deberían preceder la aprobación de innovaciones del planeamiento que guarden relación con dicho uso. Creemos que es el momento de plantear una reflexión sobre el uso hotelero y de alojamiento turístico, estableciéndose el modelo de oferta turística adecuada al tipo de ciudad que disponemos, contemplando la convivencia de dicho uso con los demás en base a umbrales ambientales y regulando su compatibilidad temporal y espacial para su mejor aprovechamiento y rendimiento.

La intervención en la plataforma del morro debería estar precedida y guiada por un enfoque arquitectónico que interprete las necesidades, lugar, tiempo y cultura actuales, creando un nuevo espacio que incluya al máximo todos los valores humanos.

Encontrar el uso y la arquitectura más acertada para este lugar no es tarea fácil. Defendemos la fórmula basada en el concurso público de arquitectura como la mejor opción para favorecer la concurrencia de profesionales y alcanzar, así, la excelencia del producto arquitectónico.

Respecto al debate ciudadano en torno al urbanismo, debería evitarse como único cauce para la divulgación de las iniciativas urbanas, su aparición en portadas de periódicos con imágenes más o menos espectaculares. Los cambios del planeamiento para que las propuestas sean viables no deberían producirse antes de valorar el fondo de la cuestión.

En cuanto al impacto en el paisaje, se podrían admitir opiniones encontradas, la que defiende que dadas las vistas posibles (desde el Centro Histórico, desde la plataforma hacia el Centro Histórico y vistas cruzadas de la Bahía) no se verían afectados paisajes históricos o culturales o careceríamos de datos objetivos para evaluar como negativo dicho impacto y las que defienden que el complejo será un elemento perturbador para la calidad paisajística de la ciudad histórica, conformada, según PGOU, por toda el área central de la ciudad, mereciendo un estudio cuidadoso en que se determinen posibles impactos y como reducir sus efectos.



Francisco Sarabia Nieto

Decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga

La presentación del presente pronunciamiento, compuesto de 9 páginas y un anexo, ha sido efectuada tras someter sus contenidos al conocimiento y consideración de la Junta de Gobierno colegial en sesión celebrada en fecha 14/09/2017, lo que se hace constar en Málaga a 14/09/2017.

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 27/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



ANEXO I. Resumen de datos de la encuesta

Preguntas contenidas en la encuesta.

1.1. En cuanto a la naturaleza urbana del emplazamiento previsto, ¿Crees que la plataforma del morro está integrada como una parte más de la ciudad con los atributos, referencias y limitaciones propias de un entorno homogéneo continuo e identificable de la misma?

1.2. ¿Consideras la propuesta de complejo hotelero en la plataforma del morro articulada en cuanto a usos, redes y funciones urbanas con el ámbito de la ciudad en que se pretende insertar?

1.3. ¿Crees que puede repercutir la altura, escala, proporción y forma del edificio allí previsto en el resto de la ciudad?

1.4. ¿Consideras que la plataforma del Morro es el emplazamiento idóneo desde el punto de vista urbanístico, paisajístico o ambiental para el uso hotelero propuesto?

2.1. A la vista de la definición sobre sostenibilidad en el ámbito urbano que hace el Consejo Internacional para las Iniciativas Ambientales Locales-ICLEI (incluida abajo), ¿Consideras que la propuesta responde a los principios de sostenibilidad ecológica y social?

"El desarrollo sostenible supone la mejora del nivel vida conforme a la capacidad de carga del medio ambiente natural y urbano. La sostenibilidad implica que el consumo de recursos no supere la capacidad de la naturaleza para reemplazarlos. Aborda el mantenimiento de la biodiversidad, salud y la calidad de vida en el futuro. La sostenibilidad es un equilibrio dinámico, y un camino en el cual las metas se plantean a medio y largo plazo, en base a condicionantes intrínsecos de cada localidad"

2.2. En relación a las expectativas ciudadanas respecto a la imagen y paisaje de su propia ciudad ¿Repercutirá la propuesta en el modelo e identidad de esta?


2.3. Por último, apórtanos las observaciones que desees. A modo indicativo, incluimos más abajo una relación de argumentos que pueden estar relacionados con el pronunciamiento.

- a) Oportunidad, legitimidad, legalidad y procedimiento
- b) Demanda y encaje de la propuesta en el modelo de ciudad de servicios para el turismo
- c) Arquitectura como marca, imagen o icono;
- d) Alternativas de uso para la plataforma del morro;
- e) Articulación del debate ciudadano en torno al urbanismo.

Perfil de la muestra de participantes

El perfil de la muestra es el de arquitecto con un mínimo de diez años de antigüedad de colegiación en el COA Málaga (el 83 por ciento) y con más de veinte años de colegiación (51,7 por ciento sobre el total). Los profesionales con experiencia en trabajos de planeamiento suman el 56 por ciento del total de participantes.

FRANCISCO DEMETRIO SARABIA NIETO cert. elec. repr. Q2900367J		27/02/2023 14:48	PÁGINA 28/28
VERIFICACIÓN	PEGVE64KQW3T8WU4ZGW845XYDMYHVW	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

	SALIDAS	ECOLOGISTAS EN ACCIÓN Federación Provincial de Málaga
	N° de Registro: 1/1/2023 Fecha: 1/02/2023	C/ Leopoldo Alas Clarín, nº 7, local 1 29009 MÁLAGA Tf. 696234096 Email: rafael.yus82@gmail.com

D. RAFAEL YUS RAMOS, mayor de edad, con DNI: 45.262.321-T y domicilio en Vélez-Málaga, calle Urbanización "El Jardín" nº 22, en representación de la sección de urbanismo de la Federación Provincial de Málaga de Ecologistas en Acción, tiene a bien

EXPONER:

Que, con fecha 24/12/2022, esta federación ha acusado recibo de oficio remitido por la Delegación Provincial de Medio Ambiente de Málaga, adjuntando la clave de acceso a la consigna en la que figura una documentación referida 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**, solicitando nuestra participación, en calidad de consulta, sobre el borrador de este Plan y el documento ambiental estratégico, dándonos un plazo de 45 días, plazo que se cumple en el día de remisión del presente escrito.

Que, de acuerdo con los estatutos de la Federación Andaluza de Ecologistas en Acción, en cuestiones relativas exclusivamente a una provincia andaluza, aquella será representada por la Federación Provincial afectada, que en este caso es la Federación Malagueña de Ecologistas en Acción, representada en este caso por D. Rafael Yus Ramos, quien, en su nombre, tiene a bien presentar las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA: Sobre el procedimiento seguido.

En el documento se sigue, aproximadamente, el sistema que dicta la GICA sobre la Evaluación Ambiental Estratégica, analizando tres alternativas, además de la alternativa 0 que, por definición no cambia la realidad actual.

Alternativa 0:	Mantener la situación actual sin modificación alguna
Alternativa 1:	Dique de Levante, actual localización del futuro hotel
Alternativa 2:	Muelle Heredia
Alternativa 3:	Muelle de San Andrés junto a la parcela destinada al futuro Auditorio de Música de Málaga

Sin embargo en el procedimiento seguido en este apartado observamos algunas irregularidades.

a) La comparación de los efectos ambientales de las alternativa para elegir una de ellas, es decir la evaluación ambiental estratégica, debe hacerse teniendo en cuenta el **Documento de Alcance**, que incluye los criterios ambientales establecidos para el caso y las respuestas a las Consultas

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 1/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

Previas. En realidad, la evaluación de las alternativas debe hacerse en el momento que indica en el art.20 de la ley 21/2013:

"Estudio ambiental estratégico. 1. Teniendo en cuenta el documento de alcance, el promotor elaborará el estudio ambiental estratégico, en el que se identificarán, describirán y evaluarán los posibles efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito de aplicación geográfico del plan o programa".

b) La comparación de los efectos ambientales de las alternativa para elegir una de ellas, es decir la evaluación ambiental estratégica, debe hacerse teniendo en cuenta el Documento de Alcance, que incluye los criterios ambientales establecidos para el caso y las respuestas a las Consultas Previas.

c) La elección de las alternativas debe hacerse de **forma razonada**, es decir que debe justificarse por qué se eligen unas y no otras. Téngase en cuenta que esa justificación, que debe ser pormenorizada y ajustada al conocimiento científico disponible, deberá consignarse en el apartado 8 del Estudio Ambiental Estratégico según el Anexo IV de la ley 21/2013. Ello impediría la elección de alternativas enfocadas a seleccionar **la elegida previamente**, que es lo que se evidencia en la documentación de este proyecto (sesgado hacia la opción elegida u opción

d) Uno de los aspectos que debe fundamentarse es que las alternativas deben ser técnica y ambientalmente viables y estos aspectos no aparecen detallados de forma satisfactoria en el precario estudio que se nos presenta. Es más, en la discusión de la **alternativa 2** se indice explícitamente que esta alternativa es "técnicamente inviable", por lo que no se tenía que haber incluido, ya que al ser inviable no puede ser una alternativa. Las alternativas escogidas para este estudio son deliberadamente inadecuadas de forma apriorística, excepto la previamente seleccionada (alternativa 1). Las alternativas deben ser técnica y ambientalmente viables. Por ejemplo, en lugar de recurrir al espacio portuario se podría considerar alguna zona del espacio urbano, donde podría ser más viable y con menor impacto ambiental.

e) Pero, además, la discusión de las alternativas se centra en detalles técnicos que pudieran ser compatibles o incompatibles con el proyecto, pero **no se incluye en esta discusión los aspectos ambientales**, que son los determinantes para esta cuestión.

Conviene recordar que, que al exigir que se identifiquen, describan y evalúen los probables efectos significativos en el medio ambiente de las alternativas razonables, la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio de 2001 relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (DIRECTIVA) y las leyes que la transponen, no distinguen entre los requisitos de evaluación de las distintas alternativas consideradas. Los requisitos enunciados en los apartados 1 y 2 del artículo 5 de la DIRECTIVA (art. 18 y 29 LEA 13), sobre la amplitud y el grado de especificación de la información son aplicables a todas las alternativas consideradas. Es esencial que se presente una imagen exacta de cuáles son las alternativas razonables y porqué han sido seleccionadas para su consideración. Por lo tanto, se debería facilitar, con respecto a las alternativas consideradas, la máxima información a la que se refiere el anexo I de la DIRECTIVA (ANEXO IV LEA 13, ANEXO II C de la LGICA 15) disponible en esta fase del procedimiento.

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 2/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

f) Especialmente relevante es el apartado 6 del Anexo IV ley 21/2013 que señala:

"los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, en particular una evaluación adecuada de la huella de carbono asociada al plan o programa, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores. Estos efectos deben comprender los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos"

En conclusión, consideramos que no se ha seguido correctamente lo estipulado en el artículo 20 de la Ley 21/2013 sobre la Evaluación Ambiental Estratégica. La EAE se nos presenta de manera improcedente porque antes de hacer la EAE se debe presentar a consultas previas el Documento de Alcance. Una vez resuelto este paso es cuando procede realizar la EAE. En la EAE se deben presentar las alternativas de forma razonada, y centrándose exclusivamente en las afecciones ambientales, siendo este razonamiento el que justifique pormenorizadamente la opción elegida. En este documento no se explican las alternativas, ni las razones por las que elige una y descarta otras. Al contrario el documento lleva **ya elegida la alternativa 1**, una decisión que debe ser posterior, y para colmo, de forma no razonada.

Por lo tanto este documento **debe ser devuelto** para que, en su caso, se proceda a rehacerlo siguiendo fielmente la normativa específica.

SEGUNDA: Sobre el impacto del cambio climático

A diferencia de versiones anteriores de esta tramitación, en la que no se abordaba el importante aspecto de las potenciales afecciones del cambio climático, en el documento actual se desarrolla, tal vez de forma innecesariamente extensa y con contenidos que no se ajustan a los epígrafes, esta cuestión. cuyo desarrollo aparece bajo otros epígrafes, siendo realmente tortuoso encontrar el hilo argumental sobre esta cuestión. Así, en principio, los capítulos que desarrollan esta cuestión se desglosan en "impactos previsibles" y "actuaciones" en dos capítulos:

- 8. Los potenciales impactos ambientales, tomando en consideración el cambio climático
- 9. Actuaciones propuestas para paliar los efectos del cambio climático

Pero en realidad la **vulnerabilidad frente al cambio climático** se elude en estos capítulos apareciendo en el capítulo 10:

10. Incidencia en materia de cambio climático

En el primer apartado, el apartado 8, aparece un llamativa afirmación:

Esta situación ha provocado en gran medida que Andalucía haya sido una comunidad autónoma "pionera en la lucha contra el cambio el climático a nivel estratégico".

Esto no concuerda con la realidad, pues aunque es cierto que se empezaron a elaborar informes y medidas de adaptación hace una década, nada se ha hecho en la práctica sobre esta cuestión y actualmente, a fecha de estas alegaciones, solo el 11% de los más de 800 municipios andaluces han iniciado el preceptivo Plan de Acción Municipal frente al cambio climático. Málaga no está

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 3/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

entre estos municipios.

Por otra parte, introduce una serie de impactos, la mayoría de los cuales nada tienen que ver con el cambio climático, como el ruido. Tenemos que llegar al **apartado 8.5** para ver las "Medidas de mitigación y adaptación al cambio climático", ausentes en los primeros estudios sobre la EAE de este proyecto, y que por ello fueron objeto de nuestra crítica particular.

Aquí conviene recordar que, frente al cambio climático, las distintas administraciones están obligadas a aplicar dos tipos de políticas que a menudo se confunden (incluso en el texto de la EAE sobre la que alegamos aquí:

a.-**Adaptación**: ajuste de los sistemas humanos o naturales frente a entornos nuevos o cambiantes por causa del clima. Básicamente se trata de aumentar la resiliencia frente a los efectos.

b.-**Mitigación**: políticas, tecnología y medidas tendentes a limitar y reducir las fuentes y aumentar los sumideros de gases invernadero. Se trata, pues, de reducir los gases de efecto invernadero, sea incrementando los sumideros (ej. plantas, suelo, etc.) o disminuyendo las fuentes de CO₂

Las **medidas** que contempla el proyecto siguen los siguientes apartados:

- 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.

Son apartado escasamente relevantes por la situación específica del puerto. Y sin embargo, no aborda el principal problema de adaptación al cambio climático que tiene cualquier tipo de edificación en primer línea marítima: **el riesgo de inundación por la elevación del nivel del mar**.

En realidad, este proyecto no debería ser aprobado aplicando los principios de precaución contemplados entre las Medidas de Adaptación al Cambio Climático del Ministerio de la Transición, traspuesto a todas las comunidades autónomas. Básicamente se dicta la

obligación de evitar cualquier construcción en el DPMT, directamente afectable por la elevación del nivel del mar. Los puertos escapan al DPMT, pero no a las mismas amenazas, por lo que también deberían ser prohibidas todas aquellas construcciones potencialmente afectables por esta amenaza.

En todo caso, este proyecto debe estar supeditado a un **plan de adaptación frente al cambio climático** por parte de la Autoridad Portuaria. De hecho según el V Informe Ambiental presentado por la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO) actualmente se considera el cambio climático como la segunda prioridad ambiental de los puertos. Es cierto que los puertos más afectados serán los del norte de España, pero la amenaza se extiende al 90% de los puertos estudiados (289 de ellos en "riesgo extremo") por esta organización. Por esta razón los puertos tienen que poner en marcha medidas de adaptación y de mitigación. Entre las de adaptación, lógicamente hay que ir actualizando la capacidad de contención del oleaje por parte de diques y obras de contención de inundaciones. En el I Congreso Internacional de Sostenibilidad Portuaria, se abordó algunas de las grandes cuestiones y se puso de manifiesto la necesidad de actualizar la resiliencia y durabilidad de las infraestructuras portuarias frente al cambio climático. En este

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 4/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

congreso el especialista Iñigo Losada afirmó que "deben tener muy en cuenta los riesgos físicos de sus infraestructuras derivados del cambio climático". Para este experto "todas las nuevas infraestructuras en los puertos necesitan incluir estos riesgos climáticos para reducir los daños y las futuras pérdidas económicas".

En contraste con toda esta demanda, el proyecto contempla unas débiles y "supuestas" medidas de adaptación, en solo dos puntos:

- Integración de vegetación en el entorno del edificio, para reducir la cantidad de CO₂ en la zona.
- Aumentar la masa verde, arbolado y setos para mejorar la integración paisajística del entorno, actualmente conformada por cemento.

La primera de las medidas en realidad no es de adaptación sino de mitigación: reducir el CO₂. Es cierto que la vegetación (en un puerto serán seguramente palmeras) contribuye a la reducción de este gas, pero aquí lo hará en una magnitud insignificante

La segunda de las medidas tampoco es de adaptación al cambio climático sino de integración paisajística mediante masa verde.

En **conclusión**, hasta este apartado, el proyecto NO contempla medida alguna de adaptación al cambio climático y menos aún al particular riesgo de inundaciones por elevación del nivel del mar.

Pero es en **apartado 9**, donde por fin aparecen "*Actuaciones para paliar los efectos del cambio climático*" que debemos suponer se refieren a mitigación y adaptación. Pero de nuevo no aparece gran cosa. En los primeros párrafos se limita a actuaciones para lograr conjuntos arbóreos y ajardinamientos, cuya función no se relaciona con el cambio climático sino con asuntos diferentes, como la mejora del entorno paisajístico, el disfrute del ciudadano, etc. También menciona una instalación fotovoltaica y puntos de recarga para vehículos eléctricos, medidas tibias de mitigación.

En el **apartado 10** se habla de la "*Incidencia en materia de cambio climático*", siguiendo el artículo 19 de la Ley 8/2018 de la Junta de Andalucía, de medidas frente al cambio climático (observamos que se confunde incidencia con medidas). De acuerdo con esta ley, se desarrolla a continuación varios apartados:

En el apartado **10.1.-Análisis de la vulnerabilidad al cambio climático** se señala el artículo 20 de la mencionada Ley sobre los principales impactos del cambio climático, que incluye, entre otros los impactos que más nos concierne en este caso: b) Inundación de zonas litorales y daños por la subida del nivel del mar. Además, recogen los **principios rectores** de dicha ley, recogidos en el artículo 4, del que destacamos dos significativos para el problema que nos ocupa:

- a) Precaución ante los riesgos potenciales no conocidos.
- b) Prevención de los riesgos conocidos.

Pero ninguna actuación se detalla sobre estas dos cuestiones.

Es en el **apartado 10.1.3** cuando, por primera vez se aborda el **impacto de Inundación de zonas**

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 5/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

litorales y daños por la subida del mar. En este apartado, el proyecto se limita a presentar el mapa de inundabilidad actual según el visor de la Web de Inundabilidad de la Junta de Andalucía (Rediam) para retornos de 100 y 500 años, concluyendo que "no existe un riesgo significativo en la zona por la subida del nivel del mar". En cualquier caso, en el supuesto de que se cumpla este pronóstico para el puerto de Málaga (pues ello depende del tipo de medidas de mitigación que realmente se apliquen, que por ahora son muy débiles), lo que indica el mapa es que no hay riesgo de inundación por la simple elevación del nivel del mar, lo cual es lógico si se tiene en cuenta que las obras del puerto se elevan 2 metros por encima del nivel actual del mar.

Sin embargo, a nuestro juicio es un error considerar que por este motivo hay que despreciar la **vulnerabilidad por inundación costera** en el dique de Levante, ya que hay otros factores y parámetros a considerar. Piénsese que la base de la torre se encontraría a escasos 2 metros del nivel del mar y, aunque se construyan las escolleras oportunas, el problema lo tenemos cuando se produce una **sobreelevación del nivel del mar**, al sumarse la elevación del nivel del mar por fusión de los hielos, con otros factores coyunturales, como la eventual expansión del nivel del mar por dilatación térmica, que ya se está observando actualmente. Aparte, están los riesgos de temporales creados por la conjunción de mareas vivas, actividades meteóricas ciclónicas, etc. De hecho, se tiene constatado que la gravedad de los **temporales marítimos** depende de tres factores que pueden contribuir a la **sobreelevación por tormenta** (*storm surge*):


- **Sobreelevación por descenso barométrico:** se considera que la subida del nivel del mar por descenso de la presión atmosférica es de 1 cm por cada milibar.
- **Apilamiento de agua por acción del viento:** El efecto de apilamiento de agua por vientos normales a la costa, que depende de la velocidad del viento.
- **Sobreelevación por acción del oleaje:** El incremento de altura de agua por acción del oleaje

Adicionalmente, todo ello se complica cuando hay fuertes lluvias que suelen acompañar a los temporales, de modo que el ascenso de los niveles de las aguas costeras inhibe el flujo de las precipitaciones del interior hacia el mar.

La elevación del nivel de mar es un hecho confirmado y va siendo cada vez más grave conforme avanza el tiempo en el siglo XXI, según las predicción del IPCC, que estipulan un aumento del nivel del mar de uno 3mm de media cada año, un valor considerado de los más altos del mediterráneo andaluz, que supone que en el 2100 el nivel del mar habrá subido entre 29 y 110 cm. Esto supone una elevación de entre el 3 y el 8% tan pronto como en el año 2040. La torre del hotel del puerto contempla la construcción de un parking subterráneo que quedará por debajo del nivel del mar, y por tanto susceptible de inundación en las condiciones, no infrecuentes, tempestad.

Finalmente, en el apartado 10.2 de *Disposiciones para fomentar la baja emisión de GEI's y prevenir los efectos del cambio climático*, se vuelve a confundir la mitigación (que es lo que indica el título del apartado y las medidas que se indican a continuación), con el título utilizado "Directrices generales para la definición de medidas de adaptación".

La legislación española contempla esta problemática. Por ejemplo, se contempla en la **Ley 22/1988 de Costas**, y en la complementaria **Ley 2/2013 de protección y uso sostenible del litoral** en cuyo artículo 2 establece como fines de la actuación administrativa en el dominio público marítimo -terrestre:

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 6/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZ0R8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

a) Determinar el dominio público marítimo-terrestre y **asegurar su integridad** y adecuada conservación, adoptando, en su caso, las **medidas de protección**, y restauración necesarias y, cuando proceda, de **adaptación**, teniendo en cuenta los efectos del cambio climático.

Hecho por el cual, en el artículo 44.2 insiste en que los proyectos en el dominio público...:

2. Deberán **prever la adaptación de las obras** al entorno en que se encuentren situadas y, en su caso, la influencia de la obra sobre la costa y los posibles **efectos de regresión** de ésta. Asimismo, los proyectos deberán contener una evaluación de los posibles **efectos del cambio climático** sobre los terrenos donde se vaya a situar la obra, en la forma que se determine reglamentariamente.

Y en cuanto al régimen de concesiones en el dominio público marítimo terrestre, el artículo 76 deja claro que en todo título de otorgamiento, se fijarán las condiciones pertinentes y, en todo caso, las siguientes:

m) **Obligación del adjudicatario de adoptar las medidas** requeridas por la administración de **adaptación a la subida del nivel del mar**, los cambios en la dirección del oleaje u otros efectos del cambio climático

De forma más específica, el **Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático** señala entre sus líneas de actuación: evaluaciones de impactos, vulnerabilidad y adaptación relativas a las zonas costeras afectadas por la elevación del nivel del mar ante el Cambio Climático, aludiendo a los casos que nos ocupa:

4.10 Transporte. En el **ámbito portuario** una subida del nivel del mar y la modificación en el régimen, de lluvias, vientos, oleaje, etc., podría tener numerosos impactos

4.13. Turismo. La elevación del nivel del mar amenazaría la localización actual de determinados asentamientos turísticos y de sus **infraestructuras**.

En una línea similar se expresa en el **Programa Andaluz de Adaptación al Cambio Climático**, en el que se admite, entre sus previsiones de impactos (pág.55, Tabla 11):

Inundaciones más frecuentes en pascos marítimos, pasos subterráneos y carreteras o ferrocarriles muy próximos a la costa.

Por lo cual determina como medidas (idem):

En los Pliegos de redacción de Proyectos y en los documentos técnicos considerar parámetros de cálculo con un coeficiente de seguridad elevado. Análisis y estudio para **prever la sobreelevación del nivel del mar** en el futuro como soporte de las soluciones técnicas precisas.

La elevación del nivel del mar por el cambio climático **no es una hipótesis**, sino un hecho, tal como han demostrado multitud de estudios científicos. Por citar solo uno, aunque sobre muestras de una realidad circundante al área objeto de estas alegaciones, citaremos la segunda edición de la investigación titulada *Cambio climático en el Mediterráneo español*, elaborada por D. Manuel Vargas y colaboradores, del Instituto Español de Oceanografía (2010). Esta obra, de obligada referencia para el caso que nos ocupa dice textualmente (pág.155):

El nivel del mar para el periodo 1992-2007 sigue creciendo a un ritmo muy alto, si bien las tendencias anteriores se han rebajado hasta 8,7 mm/año con una tasa de crecimiento media desde 1943 a 2007 de **1,4 mm/año**. Sigue siendo destacable el hecho de que el fuerte ascenso del nivel del mar desde 1992 es muy superior al explicado por las variaciones del nivel termostérico, indicando que otras causas deben ser las responsables del mismo.

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 7/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

En resumen, el estudio demuestra que la importancia que tienen sobre esta variable factores de muy diversa índole. Desde mediados del siglo XX y hasta principios de los años 90 el nivel del mar parece haber estado dominado o, al menos, fuertemente influenciado por el forzamiento atmosférico, básicamente la acción de la presión atmosférica y del viento, pero esto explica solo una parte del ascenso, el resto se atribuye al aumento de masa de agua que solo puede proceder de la fusión de los hielos.

Estas amenazas ha motivado el estudio científico del prestigioso catedrático de Oceanografía de Costas Dr. Raúl Medina, en su informe: *Impactos en la costa española por efecto del cambio climático* (fases I, II y III), encargado por el Ministerio de Medio Ambiente y que cuyas principales conclusiones fueron expuestas en las I Jornadas sobre Puertos Deportivos y Medio Ambiente. El informe constata que, a escala global no hay duda de que se está produciendo una **elevación significativa del nivel del mar**. A lo largo del siglo XX se estima que el nivel del mar Mediterráneo se elevó 20 cm y de mantenerse la tendencia actual volvería a incrementarse entre 30 y 35 cm.

Ante estos pronósticos, los diferentes gobiernos (en este caso Gobierno del Estado y Gobierno Andaluz) han elaborado protocolos en los que, además de investigación y seguimiento de los efectos atribuibles al cambio climático, se programan actividades para paliar los efectos sobre ecosistemas y sistemas sociales y económicos.

En el diagnóstico del Dr. Raúl Medina encuentra que la mencionada tendencia a la elevación del nivel del mar supondrá un retroceso de 10-15 m de la línea de costa (o avance del mar en tierra) en el año 2050. A nivel de dársenas portuarias es evidente que una de las adaptaciones consistirá en elevar el piso de los muelles y las escolleras, puesto que tal elevación del nivel del mar supondrá un aumento relativo del 150-250% del rebase e inundación, es decir, 1 m en dique vertical:

El rebase de obra marítimas es también muy importante dada la gran cantidad de puertos e infraestructuras localizadas en nuestra costa. Es un índice que muestra la pérdida de funcionalidad de las mismas por efecto del cambio climático; advierte del incremento de peligrosidad de daños a propiedades, personas, etc. por rebase en las mismas y nos da una indicación del coste que podría suponer el recrecimiento de los mismos.

Otro aspecto importante en la estrategia de adaptación es la introducción en el diseño y en la re-evaluación de la fiabilidad y funcionalidad de las infraestructuras portuarias y de la operatividad de las mismas los posibles efectos del cambio climático. Este objetivo puede conseguirse si se introduce en las *Recomendaciones de Obras Marítimas de Puertos del Estado* (ROMs) la recomendación de considerar las tendencias en las acciones (oleaje, dirección, marea meteorológica, viento) obtenidas en este estudio en el diseño funcional y estabilidad de las infraestructuras portuarias. Para ello, se deberá fijar una metodología compatible con la metodología de cálculo establecida actualmente en las ROMs.

El proyecto que nos ocupa se ha centrado en algunas medidas de *mitigación*, pero no alude en ningún momento las medidas de adaptación. Pero el problema va más allá de las políticas *ad hoc* sobre el cambio climático, pues de lo que se trata, en este caso, es de prevenir los efectos, a largo plazo, del cambio climático sobre el edificio objeto de estas alegaciones, dentro de un contexto de **Prevención** de los efectos del cambio climático, no con medidas de adaptación o mitigación, sino de **evitación** de actividades que en un futuro previsible serían

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 8/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

afectadas, sin ningún género de duda, por la elevación del mar ante el cambio climático. Esta obviedad es reconocida por el Dr. Raúl Medina, cuando dice:

“Adaptarse supone reconducir el urbanismo en la costa y **no construir al borde del mar** en zonas que se van a inundar”

Estos informes recomiendan introducir la consideración del cambio climático dentro de la planificación territorial de la costa y revisar los planes urbanísticos y de ordenación del territorio, que afecten a zonas vulnerables, así como **no construir más** en zonas inundables.

De hecho una de las Recomendaciones de Obras Marítimas de Puertos del Estado dice textualmente:

- Favorecer un planeamiento y ordenación del territorio anticipándose al cambio climático; modificación de usos; **adaptación de normas de edificación en zonas vulnerables**; protección de ecosistemas en peligro, etc.

Esto supone que

En algunos proyectos nuevos, será necesario tener en cuenta que probablemente realizar el proyecto constructivo teniendo en cuenta el potencial efecto del cambio climático a priori, podría ser más barato que realizar los posibles recrecimientos necesarios una vez que el efecto del cambio climático sea efectivo

Nosotros añadiríamos, en la línea de la declaración anterior del mismo autor, que aún más barato es **evitar la construcción** de edificios en lugares de alta vulnerabilidad ante el cambio climático.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que, al tratarse de un edificio que se construye en dominio público, le correspondería al Estado correr con las cuentas de los desastres provocados por el mar en estos lugares de gran vulnerabilidad. Es por ello que la Ley de Costas exige la adopción de medidas de adaptación ante la elevación del nivel del mar a todo proyecto e infraestructura que se haga dentro del dominio marítimo-terrestre. Pero en cualquier caso, no cabe la menor duda, por su obviedad, que este edificio no debería ser autorizado por su gran **vulnerabilidad** ante el fenómeno de la elevación del mar por el cambio climático, que previsiblemente le afectaría en el presente siglo. Se entiende que un puerto, ya construido deba ir incorporando medidas de adaptación ante la elevación del nivel del mar, puesto que su función principal de punto de atraque se debe realizar en todos los contextos, pero un edificio de estas características tendría serios problemas para adaptarse, y en todo caso estas medidas no se han explicitado en el Informe Ambiental, hecho por el cual **debería ser rechazado** preventivamente por la autoridad medioambiental

Algunos estudios relevantes adicionales

Nos parece relevante introducir aquí algunos estudios sobre esta cuestión de la elevación del nivel marino. Por ejemplo, según Vargas (2012) a lo largo del siglo XX el nivel del mar subió unos 20 centímetros debido al aumento térmico que han experimentado las aguas. La subida de la temperatura del agua fue de media centésima al año hasta que a principios de la década de los 90 el aumento se situó en torno a las dos centésimas por año.

Efectos del aumento térmico del mar en el siglo XX

Años 1920	Años 1990	Total
-----------	-----------	-------

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 9/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

0,005°C/año	0,02°C/año	20 cm
-------------	------------	-------

En el caso de la provincia de Málaga el riesgo es enorme. La desmesurada ocupación urbanística que se ha hecho de la costa malagueña en las últimas décadas tendrá sus consecuencias en los próximos años si se cumplen los pronósticos más pesimistas. Miguel Losada, director del grupo de investigación de dinámica de flujos ambientales de este organismo, aseguró que es un dato constatado que el nivel del mar de esta zona subirá alrededor de un metro durante este siglo y "eso implica que el mar ocupará en horizontal entre 50 y 100 metros de playa según la pendiente de la playa".

Efectos del aumento térmico en el siglo XXI

Elevación del nivel del mar	Retroceso en horizontal
100 cm	50-100 m

El progresivo retroceso de la línea de playa supondrá también un peligro para las infraestructuras construidas en el litoral como los **puertos**, puesto que el nivel de rebase podría llegar hasta el 150% como consecuencia de los cambios que se producirán en el oleaje y las borrascas marítimas

En un estudio financiado por la Junta de Andalucía, Ojeda (2022), clasifica los valores de las tasas de cambio relativo del nivel del mar desde "muy bajo" (1) (menos de 1,8 mm/año) a "muy alto" (5) (más de 3,5 mm/año). El valor que obtiene para Málaga es de 3,9 mm/año, una de las tasas más altas del Mediterráneo andaluz. Incorporando otros datos que puedan intervenir en la vulnerabilidad de los asentamientos costeros, concluyó que a Málaga le corresponde un nivel de vulnerabilidad calificado de "muy alto", al afectar al principal recurso: las playas. Lo mismo sucede con la vulnerabilidad para el sector urbano-residencial, que según los cálculos de este autor se sitúan en un nivel "muy alto" también, por la cercanía de las urbanizaciones y hoteles a la línea costa, especialmente en el sector de los primeros 500 m.

El problema no es sólo la vulnerabilidad a inundaciones y pérdidas de playas, sino que el cambio climático también afectará a la confortabilidad del turismo, especialmente en los periodos, cada vez más frecuentes, de episodios de sequía, olas de calor, etc. La propia concentración de la oferta y demanda turística en los enclaves costeros con una elevada concentración de plazas hoteleras constituye un factor de vulnerabilidad en sí mismo, pues lleva aparejado el consumo de recursos cuya disponibilidad se prevé disminuya a causa del cambio climático (agua y energía). Esta vulnerabilidad es mayor cuanto más estacional es la demanda turística.

El especialista Íñigo Losada (2014) señalaba que, respecto a los posibles efectos en **obras marítimas** (entre las cuales debemos contemplar los puertos), el cambio climático puede suponer importantes cambios en el rebase e inundación, tanto en estructuras en talud así como en estructuras verticales que conforman muchos de los paseos marítimos de nuestras ciudades. Teniendo en cuenta las variaciones de las variables de clima marítimo medidas en el estudio realizado, se pone de manifiesto que esta variable, **el rebase**, sufrirá importantes modificaciones con respecto a los valores actuales y que estas variaciones adimensionales serán más notables en la zona del Mediterráneo, sobre todo en la zona comprendida entre Málaga y Algeciras, donde se pueden alcanzar hasta variaciones del 250 % con respecto a los rebases actuales (en estructuras con francobordos de 1 metro). Por otro lado, el cambio climático puede acarrear importantes

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 10/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	

consecuencias en cuanto a la estabilidad de los diques se refiere. Por este motivo, entre las estrategias encaminadas a la aplicación de estrategias de retroceso incluye el “evitar futuros desarrollos” en zonas vulnerables como las obras marítimas afectables por dicho rebase, y por tanto “fomentar la introducción del efecto del cambio climático en las recomendaciones de obras marítimas y en otras recomendaciones y normas aplicables a infraestructuras en zonas altamente vulnerables.

Finalmente citaremos el trabajo de Fraile (2017), en el que se evalúa la probabilidad de inundación por subida del nivel medio del mar para el conjunto del litoral andaluz empleando un modelo digital de elevaciones con una resolución espacial de 5 metros y los resultados del análisis estadístico de las series temporales de los mareógrafos localizados en esta costa. Es un estudio más preciso y detallado que los anteriores, por la convicción de que a nivel local hay factores diversos que pueden variar las predicciones acerca del CVI (Índice de Vulnerabilidad Costera). Por ejemplo, en la costa mediterránea andaluza, a diferencia de la atlántica, tiene niveles muy bajos de aportes detríticos fluviales y su plataforma continental es de una anchura inferior a los 3 km, lo cual permite un oleaje de alta energía, y su régimen mareal es micromareal. A partir de estos datos, obtiene los valores de nivel medio del mar local (NMML), la tasa de cambio del nivel medio del mar (SLR) y la altura de la pleamar sobre el nivel medio del mar (PL) que para el caso de Málaga, serían los siguientes:

Mareógrafo	NMML	SLR	PL
Málaga	0,01 m	2,34 mm/año	0,9 m

Tras la aplicación de una serie de cálculos probabilísticos, Fraile obtuvo datos interesantes antes no detectados. Por ejemplo, en espacios con pendientes suaves y constantes hacia el mar, como la costa sur del municipio de Málaga, en la desembocadura del río Guadalhorce, se observa una gradación de probabilidades análoga a la altimetría local, más evidente en los escenarios pesimistas que en los más optimistas. El método usado por Fraile representa un considerable avance en el análisis de la exposición a la subida del nivel del mar de las áreas costeras, al permitir adaptar cualquier tramo costero a un análisis considerablemente más profundo que los mapas comunes de análisis de inundaciones ante la subida del nivel del mar.

El autor concluye que el impacto de la subida del nivel del mar exigirá **tomar medidas de adaptación y mitigación lo antes posible**, tanto a escala municipal como a escala regional y estatal. Los costes que se podrían derivar de cualquiera de los escenarios considerados en este trabajo serían desmesurados, en caso de no tomarse decisiones basadas en una adecuada planificación lo antes posible. Así pues, no se puede excluir la **peligrosidad** por el efecto combinado de otros factores, como los que señalamos. Por este motivo, el proyecto adolece de medidas preventivas ante tales eventos catastróficos.

TERCERA: Riesgo de tsunamis

Otro peligro, más raro en términos probabilísticos, pero no irreal, que existe en el punto donde se va a construir la torre del puerto es el de posibles tsunamis o maremotos. Diversos estudios han demostrado que Málaga es vulnerable a este tipo de catástrofes de origen tectónico (por juego de fallas del sustrato del Mar de Alborán: Álvarez *et al.*, 2011; González *et al.*, 2010, Leroux *et al.* 2012) o de origen sedimentológico (por aludes de sedimentos acumulados en zonas

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 11/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

sumergidas con pendiente: Macías *et al.*, 2012, 2015). Estos estudios pronostican el alcance de la ciudad de Málaga en unos 6-8 minutos desde el punto de origen.

El proyecto reconoce este problema pero se limita a afirmar que

“El proyecto de urbanización deberá tener en cuenta este hecho y adoptar medidas para que la construcción esté preparada frente a esta eventualidad”,

pero **no concreta nada sobre qué medidas debería adoptar** y, en cualquier caso, al estar en primera línea de impacto de la ola del maremoto, la torre sería la primera en sufrir las consecuencias ¿qué medidas de protección son adecuadas? Hay que responder a esta importante cuestión.

CUARTA: Sobre el impacto visual y paisajístico

En la discusión de las alternativas este aspecto se minusvalora tratando de integrarlo como un hito más del paisaje malagueño, indicando que la torre en proyecto estaría alineada desde Norte a Sur, con diferentes hitos de diversa altura que tienen la siguiente nominación: Monte de San Cristóbal; Castillo de Gibralfaro; Edificios de la Malagueta; El Faro de la Malagueta (La Farola); y Cruceros que atracan en la terminal del Dique de Levante. Esta comparación es inaceptable, pues no se puede comparar un edificio histórico, ya integrado en el paisaje urbano, a pesar de su altura, con uno que ahora está en proyecto y que, además, por su situación dominante obstaculiza el paisaje histórico del Puerto de Málaga

En el análisis DAFO la alternativa 1 pretende minusvalorar el impacto paisajístico utilizado como artimaña un único elemento distorsionador de los posibles que se contempla para cualquier paisaje: el llamado "**efecto pantalla**". Por supuesto, para los cruceristas, este efecto pantalla no constituye un factor relevante, ya que, una vez desembarcados, la supuesta "pantalla" queda a sus espaldas. Pero éste no es el principal impacto paisajístico, ya que el que preocupa realmente es el impacto que produce **desde** el núcleo urbano, al aparecer como un artefacto moderno, inevitablemente muy visible y dominante en el paisaje marítimo-terrestre que se contempla desde cualquier punto en el que sea visible el puerto, donde además compite con otra torre, de menor envergadura, pero de mayor valor histórico (La Farola), actualmente en trámites de declaración como Bien de Interés Cultural.

Todavía en el apartado de cambio climático aparece un parámetro que carece de relación alguna con esta problemática, refiriéndose al impacto sobre el paisaje, limitándose a trazar cuencas visuales desde distintos puntos, admitiendo una **fragilidad alta** en Torremolinos, Baños del Carmen, Gibralfaro y Malagueta y sorprendentemente disminuyendo desde la Malagueta, la Aduana, La Marina y el Muelle Heredia.

Hablamos aquí del **paisaje litoral**, no el que se divisa "desde el litoral", sino el que se divisa "desde el núcleo urbano", esto es, por sus habitantes. Al respecto, este aspecto del paisaje es prioritario a la hora de evaluar el impacto visual y paisajístico de una actuación en el escenario de una ciudad portuaria como Málaga. Precisamente el profesor Florencio Zoido Naranjo, conocido experto en paisajismo, en un artículo titulado *Principales retos de adaptación europea del paisaje a las políticas de ordenación del territorio en Europa*, destaca, que en los núcleos de población o espacios urbanos consolidados se deben tener en cuenta por su gran repercusión paisajística, al menos, los siguientes hechos:

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 12/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

- Los bordes o áreas de contacto entre el espacio construido y el resto del territorio.
- Los accesos o entradas al núcleo urbano, especialmente las más frecuentadas.
- Las fachadas urbanas a las que la perspectiva o distancia que proporciona un espacio adyacente no edificado (ej. **frente marítimo**) otorga una gran relevancia paisajística.

Otro documento, el de *La estrategia del paisaje de Andalucía*, señala, entre sus objetivos, derivados del Convenio Europeo del Paisaje:

“Entender el paisaje como un **capital territorial**, con una visión integradora que toma en consideración su valor como **patrimonio** natural e histórico, factor de **identidad** y diversidad cultural, de salud ecológica y de calidad de vida, y su relevancia como recurso para la actividad económica”

El paisaje que estamos tratando aquí se refiere al **paisaje litoral**, que en este caso comprende la Bahía de Málaga y su línea terrestre de contacto marítimo-terrestre, representado por sus playas y el puerto. El fuerte contenido cultural de este paisaje es destacado en el documento *Sistema Compartido de Información del Paisaje de Andalucía (SCIPA)*:

“El mar Mediterráneo y la ciudad de Málaga presentan una íntima relación que es indisoluble de la identidad de la sociedad capitalina y también de parte de su paisaje”

El documento del Informe Ambiental utiliza esta misma fuente para disminuir la calidad de este paisaje a partir de la consideración de la ciudad como una “trama edificatoria densa”, lo cual es lógico en toda ciudad de estas dimensiones, pero de todos modos esta consideración paisajista se hace desde fuera del núcleo urbano (visto por el visitante potencial), y no desde dentro (visto por sus habitantes), esto es el paisaje marítimo que se divisa desde la misma ciudad, que es lo que realmente está en cuestión en este proyecto.

Este asunto es aún más llamativo si tenemos en cuenta que los propios servicios técnicos de urbanismo de Málaga, ya tuvieron ocasión de pronunciarse sobre este tipo de proyectos. En efecto, como se ha indicado anteriormente, el intento de convertir el puerto en un espacio de ocio, comercial y hotelero ya fue barajado por la Autoridad Portuaria en el año 2007, solicitándose a la Gerencia Municipal de Urbanismo de Málaga una modificación del Plan Especial que permitiera mayor edificabilidad. Pero en aquel entonces, dicha entidad, presidida por el mismo alcalde actual D. Francisco de la Torre, rechazó tal pretensión, entre otras razones, por el tremendo **impacto visual**, tildándolo de una *reinención del paisaje*, tal como recoge el Informe de fecha 2007:

“Toda nueva construcción transforma la ciudad en alguna medida, pero pocas pueden tener, como las que nos ocupa, la capacidad de reinención del paisaje (...). La transformación de un perfil horizontal y vacío en uno determinado por un volumen rotundo, puede dar un resultado admirable y beneficioso o uno vulgar y prescindible”

“Ese importantísimo volumen vendría a situarse en la que probablemente resulta la posición más visible de la ciudad y en cualquier caso alteraría profundamente la fachada marítima(...). Desde el mar, en una hipotética aproximación frontal a la ciudad, se antepondría al alzado del parque con la línea de edificios nobles ahora más visibles tras el derribo del silo; desde la ciudad, se constituiría en un hito visual de primer orden en un lugar donde hasta ahora ha habido una línea de horizonte abierta”

Por estos motivos, resulta del todo incomprensible que el mismo ayuntamiento no sea consecuente con aquel informe, al ser permisivo con este nuevo proyecto, cuyo volumen (torre de 135 m de altura y edificabilidad de 45.000 m, con una cota de construcción de hasta 150 m de alto, superior a la que se solicitaba en el 2007.

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 13/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

El **Informe Ambiental**, seguramente saliendo al paso por la reacción ciudadana y los estudios de expertos en paisaje, dedica buena parte de su contenido a esta cuestión del impacto visual en sus tres alternativas. Su análisis, con un claro sesgo hacia el promotor, es técnicamente cuestionable, como veremos a continuación, pero lo más llamativo son las **medidas paisajísticas**, dedicadas presuntamente a la “diversificación del paisaje y patrimonio cultural”, una pretensión que se queda en retoques vegetales tendentes a reducir la “frialidad” del entorno de este edificio, en una dársena portuaria:

Al igual que para el punto anterior el paisaje de la zona de actuación es un paisaje duro, frío, de cemento y farolas sin vegetación alguna, la innovación lleva aparejada una diversificación de este paisaje (...) mediante actuaciones complementarias a la ejecución del edificio.

Para ello propone dos tipos de actuaciones, siempre de carácter vegetal:

a) **Trama verde urbana** o plantación de masa arbórea en los alrededores del edificio, lo cual dé lugar a nuevas vistas de la zona, tanto desde el punto de vista de los viandantes, como desde las vistas en altura de la ciudad. b) **A nivel de diseño del edificio**: diseño del edificio que suponga una mejora de la apariencia de la ciudad en esa zona, el diseño del mismo debe ser un elemento positivo para la ciudad como los ejemplos de revitalización de edificios emblemáticos que han supuesto un nuevo elemento de aporte como el Kursaal en San Sebastián, el edificio Vela en la bocana del puerto de Barcelona, la torre de Iberdrola en Bilbao. O dotar al edificio de formaciones vegetales que puedan convertirlo en un futuro en parte del fundamental del paisaje de la ciudad, tanto por la aportación estética que pueda suponer, como por el avance, en términos de innovación, que le pueda generar a la ciudad.

Son medidas normales en un proyecto urbano, de ninguna manera aceptables en un suelo con actividad industrial (tráfico portuario) donde este tipo de actuaciones representarán más un obstáculo que la función paisajística que pretende. Por otra parte, es difícil que en un edificio desmembrado, a gran distancia del observador urbano, puedan apreciarse los remiendos paisajísticos que se apuntan y desde luego del todo ineficaces para resolver el problema paisajístico principal del edificio que es su condición de artefacto en el horizonte escénico de la bahía de Málaga, cuestión que, con las características del edificio, es imposible corregir. Tampoco sería significativo para la pretendida función de emblema de la ciudad a la entrada náutica del puerto, por las razones señaladas en la alegación anterior: una torre en el puerto ya es un elemento común a muchos puertos, pero en algunos de ellos han intentado que tenga una forma singular, hecho que no se cumple en este caso, al ser una torre de forma archirrepetida, contribuyendo más bien a la **banalización del paisaje**.

Paradójicamente, el valor del paisaje es infinitamente superior **desde el propio edificio**, sólo que es privativo, de forma exclusiva, de los clientes del futuro hotel, que lo disfrutarán como un “lujo” más que se añade a la categoría del hotel. Por este motivo, resultan un tanto deshonestas las palabras del presidente de la Autoridad Portuaria, Paulino Plata a la revista “El Observador”:

Málaga tiene una fachada marítima espléndida, una bellísima perspectiva que no se puede apreciar ahora mismo y que **desde el hotel sí podría ser apreciada**

Dicho de otra manera: mientras que a todos los malagueños se les sustrae la perspectiva de la bahía de Málaga y se les distorsiona con el artefacto del hotel, el “lujo” que vende el hotel viene a suponer la compra y apropiación del derecho de todos los malagueños al paisaje de su ciudad, permitiendo, en cambio, el disfrute de un paisaje inédito desde la torre, al cual sólo podrá acceder los que lo puedan pagar. Si el paisaje es un patrimonio público, y en este caso es cultural, no es honesto que sea sacrificado con fines lucrativos y privativos.

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 14/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

Este mismo criterio es el que sostiene el representante de los promotores de este proyecto, el señor Abdullah Al Darwish, cuando fue entrevistado por el Diario Sur el 6/8/2017, a la pregunta: *¿Cree que encajaría (el hotel) en el paisaje de Málaga...?*

“...Cuando vi el lugar donde queríamos construir nuestro hotel, el mayor problema era como **evitar las vistas a esas torres apiladas** y juntas del barrio de La Malagueta, que reflejan la peor referencia de nuestro entorno. Nuestro deseo fue tomar la altura mayor de los 175 metros que nos permitían para sobreponernos a ese fondo edificado...”

Es decir, con la arrogancia de los grandes inversores, se permite admitir que su idea de crear un edificio de tal altura era para obtener mejores vistas para sus potenciales clientes, aunque sea a costa de dismantelar de forma irreversible el paisaje que se divisa desde la posición opuesta. Una muestra más de que en este proyecto los intereses generales o sociales son hipotecados para favorecer los intereses particulares.

De igual modo, no deja de ser sorprendente que, en el texto de la Modificación Puntual de Elementos del Plan Especial en la Plataforma del Morro, apartado 2.2. Delimitación de espacios y usos portuarios, se argumente sobre el carácter de **hito paisajístico** a este edificio:

“Una operación con esta singularidad, obliga a replantear las condiciones urbanísticas del vigente Plan Especial en cuanto a la necesidad de generar una ambiciosa actuación que al mismo tiempo se convierta en **“hito paisajístico”** de todo el perfil de la relación Puerto-Ciudad”

Esta pretendida función paisajística se reitera en el apartado 4 del mismo documento de Modificación Puntual, indica, como justificación para que se le aplique la excepcionalidad de autorizar el uso hotelero en el puerto, lo siguiente:

“...**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”

Dicho de otra manera, muestra preocupación por el impacto paisajístico de la futura estación marítima, y considera que lo controlaría la construcción de una torre de 135 m de altura (!). Otros argumentos, que desarrollamos a continuación, van en una dirección diametralmente opuesta, pues más que un “hito paisajístico”, el edificio es un **“artefacto paisajístico”**, que sin duda alguna distorsiona de forma irreversible la calidad del paisaje de la bahía de Málaga.

Entre los problemas del impacto visual del Hotel del Puerto figura su posible afección al **paisaje del centro histórico de Málaga**, que no sólo contempla el paisaje intrínseco, el que se refleja el propio núcleo urbano, sino también el extrínseco, es decir, el paisaje que se divisa desde el centro histórico, que no sólo es urbano, sino la combinación de lo urbano y lo marítimo, es decir, la bahía de Málaga. En este asunto ha intervenido miembros del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios Histórico-Artísticos (**ICOMOS**), entidad asesora de la UNESCO, que ha estado elaborando un informe sobre esta cuestión, aunque no es vinculante. Nada se sabe aún sobre el contenido de este informe, pero es seguro que se tendrá en cuenta el impacto de la torre sobre la bahía, como un elemento de deterioro del paisaje cultural urbano del centro histórico de Málaga.

Por otra parte, ha trascendido a los medios de comunicación, en particular la revista digital El Observador de Málaga, un estudio técnico sobre impacto visual del proyecto, a cargo del distinguido profesor de Análisis Paisajístico de la Facultad de Geografía de la Universidad

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 15/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

de Málaga, el **Dr. Matías Mérida**. El estudio ha consistido en un análisis de paisaje desde los puntos de concentración de población, las vías de comunicación y las entradas a la ciudad. Para ello, su equipo ha desarrollado un método de visualización previa de impactos paisajísticos del rascacielos desde cualquier lugar de su entorno espacial. Lo que se ha elaborado mediante la inserción en el modelo de elevaciones de Google Earth de la imagen del rascacielos como objeto digitalizado, a través de la utilización de otra herramienta informática. Se trata de una simulación fotográfica realizada a partir de los puntos de visión desde el interior de la ciudad más allá de la línea litoral, tomando este caso como ejemplo para calibrarlo. El edificio aparece situado exactamente en su emplazamiento, a través de sus coordenadas, y con las dimensiones proyectadas, tanto de anchura como de altura. La utilización del modelo de elevaciones de Google Earth permite aplicar este método a prácticamente cualquier lugar del mundo. Se eligieron tres de los puntos claves para el análisis del impacto paisajístico, ya que circulan por ella un elevado número de vehículos y constituye la primera imagen de la ciudad que recibe el visitante que acceda a ella por esas vías. Así, los primeros resultados ofrecen el impacto que supondría el rascacielos, representado como una figura geométrica gris de dimensiones y posición exactas a las del proyecto, visto desde los accesos a la ciudad.

a.-En la primera imagen se puede contemplar el efecto que produce en la entrada norte, a través de la autovía A45, a la altura del enlace del pantano del Agujero.

b.-En la segunda imagen, por el oeste, a través de la autovía A357, carretera del Guadalhorce. En las dos primeras, la visión del edificio es frontal, y éste sobresale considerablemente por encima de la imagen de conjunto de la ciudad,

c.-Y por en la última imagen, por el suroeste, desde el paseo marítimo de poniente, concretamente desde la Térmica. “La vista desde el paseo marítimo de poniente es directa sobre el edificio, que surge desde el mar y altera gravemente la perspectiva sobre la parte oriental de la bahía y sobre hitos paisajísticos tan potentes de la imagen de la ciudad como el Monte San Antón.

Según el citado profesor, la selección del punto de visión es fundamental, desde dentro de la ciudad pocas cosas son universalmente visibles. Y añade:

Se trata de hacer un análisis de paisaje desde lo que son los puntos de concentración de población, desde las vías de comunicación y desde las entradas a la ciudad, realizar un análisis de incidencia visual. No es lo mismo que el edificio sea visible desde una calle sin tránsito que desde las autovías o el paseo marítimo. Se calcula que la intensidad media de tráfico del paseo de levante es la segunda más fuerte de la ciudad con más de 20.000 vehículos diarios. Son esos puntos sensibles los que nos ofrecen una visión futura de este hipotético rascacielos. La visión de algo no se debe realizar desde cualquier punto que a uno se le ocurra y tiene que hacerse desde puntos muy transitados como las playas o los accesos a la ciudad.

En conclusión, el estudio del Dr. Matías Mérida pone de relieve un previsible impacto visual y paisajístico muy fuerte, no solo sobre la ciudad sino sobre el conjunto metropolitano, algo que ya se podía intuir porque en un entorno es lógico que en un entorno tan poblado como la ciudad de Málaga, un rascacielos que se eleva a gran altura sobre el resto de la ciudad, cause un gran impacto. La importancia y contundencia de este informe reside no sólo en la solvencia de sus conocimientos especializados en el análisis del paisaje, sino en la falta de interés crematístico alguno en ello, puesto que se hace simplemente por honestidad profesional.

, el mencionado documento no valora las **interferencias visuales** que la actuación prevista puede generar con **elementos del BIC** del Centro Histórico de Málaga, ni sobre elementos

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 16/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

patrimoniales como la Farola y su haz de luz.

Debemos insistir sobre la problemática de los análisis paisajísticos en los estudios de impacto ambiental. El problema de las alegaciones sobre el impacto paisajístico es que a menudo son fácilmente eludibles, en el ámbito no académico, como “cuestiones de gusto”.

Entre los problemas del impacto visual del Hotel del Puerto figura su posible afección al **paisaje del centro histórico de Málaga**, que no sólo contempla el paisaje intrínseco, el que se refleja el propio núcleo urbano, sino también el extrínseco, es decir, el paisaje que se divisa desde el centro histórico, que no sólo es urbano, sino la combinación de lo urbano y lo marítimo, es decir, la bahía de Málaga. En este asunto ha intervenido miembros del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios Histórico-Artísticos (**ICOMOS**), entidad asesora de la UNESCO, que ha estado elaborando un informe sobre esta cuestión, aunque no es vinculante. Nada se sabe aún sobre el contenido de este informe, pero es seguro que se tendrá en cuenta el impacto de la torre sobre la bahía, como un elemento de deterioro del paisaje cultural urbano del centro histórico de Málaga.

Por otra parte, ha trascendido a los medios de comunicación, en particular la revista digital El Observador de Málaga, un estudio técnico sobre impacto visual del proyecto, a cargo del distinguido profesor de Análisis Paisajístico de la Facultad de Geografía de la Universidad de Málaga, el **Dr. Matías Mérida**. El estudio ha consistido en un análisis de paisaje desde los puntos de concentración de población, las vías de comunicación y las entradas a la ciudad. Para ello, su equipo ha desarrollado un método de visualización previa de impactos paisajísticos del rascacielos desde cualquier lugar de su entorno espacial. Lo que se ha elaborado mediante la inserción en el modelo de elevaciones de Google Earth de la imagen del rascacielos como objeto digitalizado, a través de la utilización de otra herramienta informática. Se trata de una simulación fotográfica realizada a partir de los puntos de visión desde el interior de la ciudad más allá de la línea litoral, tomando este caso como ejemplo para calibrarlo. El edificio aparece situado exactamente en su emplazamiento, a través de sus coordenadas, y con las dimensiones proyectadas, tanto de anchura como de altura. La utilización del modelo de elevaciones de Google Earth permite aplicar este método a prácticamente cualquier lugar del mundo. Se eligieron tres de los puntos claves para el análisis del impacto paisajístico, ya que circulan por ella un elevado número de vehículos y constituye la primera imagen de la ciudad que recibe el visitante que acceda a ella por esas vías. Así, los primeros resultados ofrecen el impacto que supondría el rascacielos, representado como una figura geométrica gris de dimensiones y posición exactas a las del proyecto, visto desde los accesos a la ciudad.

a.-En la primera imagen se puede contemplar el efecto que produce en la entrada norte, a través de la autovía A45, a la altura del enlace del pantano del Agujero.

b.-En la segunda imagen, por el oeste, a través de la autovía A357, carretera del Guadalhorce. En las dos primeras, la visión del edificio es frontal, y éste sobresale considerablemente por encima de la imagen de conjunto de la ciudad,

c.-Y por en la última imagen, por el suroeste, desde el paseo marítimo de poniente, concretamente desde la Térmica. “La vista desde el paseo marítimo de poniente es directa sobre el edificio, que surge desde el mar y altera gravemente la perspectiva sobre la parte oriental de la bahía y sobre hitos paisajísticos tan potentes de la imagen de la ciudad como el Monte San Antón.

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 17/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

Según el citado profesor, la selección del punto de visión es fundamental, desde dentro de la ciudad pocas cosas son universalmente visibles. Y añade:

Se trata de hacer un análisis de paisaje desde lo que son los puntos de concentración de población, desde las vías de comunicación y desde las entradas a la ciudad, realizar un análisis de incidencia visual. No es lo mismo que el edificio sea visible desde una calle sin tránsito que desde las autovías o el paseo marítimo. Se calcula que la intensidad media de tráfico del paseo de levante es la segunda más fuerte de la ciudad con más de 20.000 vehículos diarios. Son esos puntos sensibles los que nos ofrecen una visión futura de este hipotético rascacielos. La visión de algo no se debe realizar desde cualquier punto que a uno se le ocurra y tiene que hacerse desde puntos muy transitados como las playas o los accesos a la ciudad.

En conclusión, el estudio del Dr. Matías Mérida pone de relieve un previsible impacto visual y paisajístico muy fuerte, no solo sobre la ciudad sino sobre el conjunto metropolitano, algo que ya se podía intuir porque en un entorno es lógico que en un entorno tan poblado como la ciudad de Málaga, un rascacielos que se eleva a gran altura sobre el resto de la ciudad, cause un gran impacto. La importancia y contundencia de este informe reside no sólo en la solvencia de sus conocimientos especializados en el análisis del paisaje, sino en la falta de interés crematístico alguno en ello, puesto que se hace simplemente por honestidad profesional.

En un estudio recientemente realizado por dicho profesor D. Matías Mérida, que se adjunta al presente escrito (**Anexo 1**) se aporta una importante crítica al estudio paisajístico que incluye la evaluación estratégica, además de un estudio propio sobre el impacto paisajístico de esta construcción. Dicho estudio confirma y actualiza las consideraciones ya realizadas en la anterior evaluación ambiental de este proyecto, concluyendo sobre las graves afecciones de este proyecto para el paisaje litoral de Málaga, en general, y para el BIC de la Farola del Puerto, en particular.

Por todo ello, consideramos que esta alegación, por sí sola, aunque sin desmerecer la importancia de las anteriores, es suficiente para **rechazar el proyecto**.

QUINTA: Sobre la necesidad del proyecto. Es cierto que esa alegación, relacionada con asuntos de carácter económico, se aparta de la lista de parámetros ambientales que se supone se están evaluando. Sin embargo, consideramos que es indisociable la cuestión ambiental y el interés económico y social. Esto es así porque en la jurisprudencia se valora lo que podríamos llamar genéricamente como **justificación** del proyecto presentado. Esto es muy importante, porque si, tal como hemos mostrado, este proyecto afecta a derechos públicos, como el paisaje, es muy importante poner en el otro lado de la balanza la justificación, puesto que hay actuaciones que, pese a producir cierto daño a la calidad ambiental y paisajística, se puede llegar a admitir porque su justificación es sólida, proporciona un bien que mejora notablemente la calidad de vida de la población afectada. Por ello, esta alegación no debería ser desestimada como “no ambiental”.

Así pues, planteamos una cuestión ética y económica que ha soslayado el Informe Ambiental del proyecto. En primer lugar, debemos preguntarnos si esta construcción es **necesaria**, aspecto que sería impropio tratar si se tratara de un negocio que se desarrolle en el núcleo urbano sin más afecciones que las propias de cualquier edificio. Al contrario, la necesidad del edificio hotelero previsto en el Puerto de Málaga es pertinente porque se pretende realizar en un suelo público y con efectos irreversibles (si el negocio no va bien, no lo va a derribar, se quedará allí y como máximo será demolido con cargo a las arcas públicas). Por este motivo, insistimos, la pregunta es muy importante de responder.

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 18/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

Desde nuestro punto de vista, un edificio que se construye en suelo público debe cumplir con el requisito de que **debe ser necesario**, esto es, que va a aportar un servicio público que es deficitario o inexistente en el resto del núcleo urbano de Málaga y su provincia. De lo contrario no estaría justificado tanto beneplácito para su construcción. Al respecto, debemos recordar que, oficialmente, la provincia de Málaga está a la cabeza de Andalucía en número de hoteles, pues ya en el 2011 tenía un total de 441 negocios. En la capital, según datos del 201, ya había 63 hoteles abiertos frente a los 32 hoteles que había diez años antes, de modo que con sus 10.515 plazas (6,9% de toda la Costa) dieron pernoctación a dos millones de personas. Estas cifras han ido creciendo a un ritmo del 8,18%, a pesar de la crisis que existía por entonces. En el año 2015 Málaga era considerada como el destino urbano con mayor crecimiento en la última década, de modo que el número de los visitantes internacionales suponen el 57% de las pernoctaciones (un aumento del 51% desde el 2009). En el segmento de hoteles, que es el que nos ocupa, según datos del *Research Report del Anniver Hospitality Advisors*, en ese mismo año 2015, Málaga era la tercera ciudad de España en ocupación hotelera, con un total de 104 hoteles y 9.823 plazas hoteleras, de las cuales el 63% eran hoteles de 3 y 4 estrellas, destacando firmas como: Accor (3 hoteles: 417 habitaciones); Meliá (2 hoteles: 329 habitaciones), Barceló (1/221), AC by Marriot (1/214), Vincci (2/208), Hoteles Monte (1/170) y NH (1/133). Otros hoteles que incrementarán la oferta son: el Gran Hotel Miramar: 5 estrellas) y Hoteles Santos.

Ciertamente, el número de pernoctaciones es superior a la oferta de plazas hoteleras, pero hay que tener en cuenta que esto es el resultado de la diversificación de las opciones de pernoctación en función de la capacidad adquisitiva y tipología de turista o visitante. Una parte importante de las pernoctaciones en la ciudad de Málaga no se realizan en la red hotelera, sino que utilizan vías alternativas, como el alquiler de viviendas turísticas, sea legalmente o en negro. De hecho las tasas de aumento de turismo urbano en Málaga se ha nutrido más por estos segmentos, para desgracia de las plazas hoteleras existentes.

Estos argumentos, que ya se apuntaba hace ocho años, son de plena vigencia, e incluso se han visto reforzados por la situación de Málaga en el año 2022, fecha en la que, tras el declive de la pandemia por Covid, se ha convertido en un polo turístico emergente (especialmente en el ámbito cultural), a lo que se suma la atracción de talento innovador y las empresas tecnológicas. Málaga ya tiene suficiente éxito y muchos observadores insisten en el peligro de “morir de éxito”, puesto que la masificación turística ya está provocando incomodidades en la población residente, e incluso el desarrollo de la modalidad de alojamiento por alquiler turístico está provocando la gentrificación del centro de la ciudad y la expulsión de la población arrendataria a los barrios periféricos de Málaga, por el aumento de los costes de alquiler. Málaga no necesita infraestructuras como el Hotel del Puerto, sino, al contrario, debe frenar la escalada de crecimiento emprendido hace décadas.

Ante estos inapelables datos, nos preguntamos qué necesidad tiene Málaga de “sufrir” el tremendo impacto visual del futuro Hotel del Puerto, con sus 352 habitaciones (más de 400 plazas), ante las 9.823 plazas hoteleras que ya dispone Málaga (sin contar, los cada vez más numerosos alojamientos de alquiler turístico). Se podrá aducir que no son plazas hoteleras normales, sino dirigidas a un segmento de alto standing, puesto que es un hotel de lujo, de 5 estrellas, y que por tanto es un sector que no está suficientemente atendido en Málaga. Pero no es cierto, ya que Málaga dispone ya de hoteles para este segmento: el Hotel Miramar y La Equitativa.

También debe recordarse que ni tan siquiera en la red de hoteles del núcleo urbano de

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 19/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

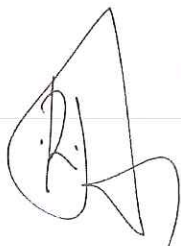
Málaga se logra el 100% de ocupación, ni en las temporadas de alta demanda. Es difícil concebir que el pretendido Hotel del Puerto tenga tanta demanda de un sector tan minoritario como el de los hoteles de lujo, como para alcanzar tan siquiera un tercio de su oferta, ello suponiendo que una parte de la demanda no se cubra con el otro hotel de lujo (Hotel Miramar). Con lo que concluimos que dicho equipamiento, megalómano en su concepción, destruiría el paisaje urbano y cultural de Málaga a cambio de un servicio mínimo y minoritario de la población visitante, y ante tales evidencias alegamos en contra por su **innecesariedad**.

Pero la cuestión es más grave aún puesto que, si al contrario de nuestras previsiones resulta que este equipamiento hotelero tiene éxito, será a costa del declive y ruina de hoteles de su gama, legalmente establecidos en la ciudad de Málaga. A diferencia del Hotel del Puerto, que gozará del privilegio de la altitud y la apropiación del paisaje, con vistas imposibles para la competencia, los hoteles de su gama instalados en el núcleo urbano, los hoteles de 4 y 5 estrellas, se construyeron cumpliendo todos los requisitos y parámetros urbanísticos que les exigió en su momento, no sólo la Gerencia Municipal de Urbanismo, sino todos los demás requisitos de carácter sectorial (medio ambiente, salud, comunicación, etc.) que se requiere. Algunos de ellos podrían haber optado por elevar el número de habitaciones con edificios más altos, pero esto no era admisible en las normas urbanísticas de Málaga. El Hotel del Puerto soslayará todo ese calvario, incluida la capacidad de aumentar su altura de forma desmedida, por el hecho de tener el privilegio de ser aceptado en ese suelo exclusivo y autárquico que es el Puerto de Málaga. En conclusión, rechazamos el proyecto de Hotel del Puerto no sólo por ser innecesario, sino también porque con ello crearía una **competencia desleal** con otros establecimientos hoteleros que no pueden competir con él por encontrarse en unas condiciones inmejorables. No es lógico que unas administraciones que “son de todos” acabe favoreciendo únicamente a una empresa y lo haga precisamente en un terreno público, donde es imposible competir y a la postre se convertirá de hecho en una privatización de un suelo privilegiado. Por todo lo cual, y en nombre de la Federación Malagueña de Ecologistas en Acción,

SOLICITA

Sea denegado este proyecto hotelero en el dique de levante del Puerto de Málaga, por contravenir la legislación vigente en materia de Evaluación Ambiental Estratégica y que tome en consideración aspectos tan relevantes como el impacto paisajístico, las amenazas de origen marino y el exceso de oferta hotelera para esta ciudad.

Lo que comunica en Málaga, a quince de agosto del año dos mil diecisiete



**federación malagueña
ecologistas
en acción** 

ILMO.SR. DELEGADO PROVINCIAL DE MEDIO AMBIENTE.-MÁLAGA

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 20/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

ANEXO I

ANÁLISIS DEL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO A LA INNOVACIÓN: MODIFICACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS DEL PLAN ESPECIAL EN LA PLATAFORMA DEL MORRO P.E. PUERTO

Dr.Matías F. Mérida Rodríguez
Catedrático de Análisis Geográfico Regional
Universidad de Málaga

SE ADJUNTA ESTE DOCUMENTO AL PRESENTE ESCRITO

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 21/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

ANÁLISIS DEL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO A LA INNOVACIÓN: MODIFICACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS DEL PLAN ESPECIAL EN LA PLATAFORMA DEL MORRO P.E. PUERTO

Matías F. Mérida Rodríguez

Catedrático de Análisis Geográfico Regional

Universidad de Málaga

1. Sobre las alternativas planteadas en el Documento Ambiental Estratégico.

El documento ambiental estratégico realiza un análisis de alternativas claramente erróneo, incumpliendo el artículo 19.7 de la ley 7/2007, y el artículo 5.2.c de la ley 21/2013 de Evaluación Ambiental, en los que se hace referencia a la necesidad de que el Documento Ambiental Estratégico identifique, describa y evalúe alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables y que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación del plan o programa. Por tanto, las alternativas deben estar incluidas en el ámbito de aplicación del plan o programa. La redacción de estos artículos se deriva de la Directiva 2001/242/CE, que dice textualmente en su párrafo 14 que se deberán determinar, describir y evaluar las posibles repercusiones medioambientales significativas de la ejecución del plan o programa y sus alternativas razonables teniendo en cuenta los objetivos y el ámbito geográfico del plan o programa.

En consecuencia, las alternativas no pueden localizarse fuera del ámbito geográfico de aplicación del plan o programa. El plan o programa sometido a evaluación ambiental estratégica es la Modificación de Elementos del PE del Puerto de Málaga en el sector 2, la Plataforma del Morro. Por tanto, entendemos que las alternativas a la Modificación de Elementos deben plantearse en el mismo ámbito geográfico establecido, esto es, la plataforma del morro del dique de levante y no en el conjunto del puerto, que es lo que se hace en varias de las alternativas planteadas en el Documento ambiental estratégico. Si una Innovación (una Modificación de Elementos concretamente) tiene naturaleza propia para su tramitación como Plan, y no se ha considerado como una revisión del Plan Especial del Puerto, y tiene también entidad propia para ser sometido como Plan a una evaluación ambiental estratégica, no cabe considerar otros espacios portuarios ajenos a la Innovación como ‘ámbito de aplicación geográfico’ en el análisis de alternativas.

Las alternativas deben referirse a los contenidos de la actuación a desarrollar y a su intensidad, y no a su localización fuera del lugar sobre el que se va a actuar, que ya está predeterminado por la propia Innovación, que es, recordémoslo, el Plan que se somete a evaluación Ambiental. Sería de distinto modo si el objeto de la evaluación ambiental estratégica fuera el Plan Especial del Puerto o una revisión del mismo, pero este no es el caso. No existe ni en la ley ambiental nacional, ni en la andaluza, ni en la Directiva europea, indicación alguna que permita ampliar, siquiera excepcionalmente, el ámbito

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 22/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

geográfico de las alternativas fuera del ámbito geográfico del Plan. En esta misma línea, si varias de las alternativas barajadas se sitúan fuera del ámbito de la Modificación de Elementos, serían, aplicando la lógica, inviables técnicamente, como exige la legislación ambiental nacional y autonómica, ya que requeriría cada una de ellas una Modificación de Elementos específica y por tanto distinta a la que se somete a evaluación.

Por tanto, las alternativas deberían referirse a distintas posibilidades de actuación dentro de ese espacio geográfico, como se hace, de forma correcta (pero incongruente con las demás), por ejemplo, con la alternativa 0 (dejar el ámbito de aplicación en su estado actual) y con la 1 (la actuación tal y como se propone). Sin embargo, las restantes alternativas barajadas (las que deberían constituir la parte sustancial de un análisis de alternativas, las 2 y 3), están fuera del ámbito geográfico de aplicación de la Innovación. Por ello, en nuestra opinión no deben aceptarse como válidas las alternativas contempladas (alternativas 2 y 3) por localizarse fuera del ámbito de aplicación geográfico de la Modificación de Elementos que se propone. Sería, por otro lado, algo que conectaría con la realidad, ya que no ha trascendido intención alguna, ni siquiera remotamente, de búsqueda de otros emplazamientos por las administraciones impulsoras (Autoridad Portuaria de Málaga o Ayuntamiento de Málaga). Reiterando lo expresado anteriormente, no aceptar la validez de las alternativas 2 y 3, las que permiten la comparación de alternativas concretas y tangibles respecto a la actuación propuesta (alternativa 1), debería conducir a invalidar el análisis de alternativas.

Es importante resaltar que este erróneo análisis de alternativas fue ya planteado por la propia Gerencia Municipal de Urbanismo, en el escrito de solicitud de inicio de la anterior evaluación ambiental estratégica de 2 de junio de 2017. En su página 6, se señala sobre estas alternativas hay que precisar que la Modificación es sobre unos terrenos concretos del dominio público portuario. No sobre el uso hotelero en el conjunto del Puerto, toda vez, además, que la Modificación tiene un ámbito concreto que es el de las parcelas B y E de la zona 2 del dique de Levante. Luego las alternativas deberían establecerse sobre dichos terrenos y los diferentes usos que podría albergar, y no sobre zonas fuera del objeto y del ámbito de la Modificación. Se indica, en la misma página: No obstante, este criterio deberá ser ratificado por el Órgano Ambiental.

Se advierte, por tanto, en un documento oficial de la propia administración responsable de la aprobación de la Innovación, el planteamiento erróneo de las alternativas, lo que viene a reforzar el criterio planteado en este escrito. Sin embargo, el Informe Ambiental descarta que el ámbito geográfico lo constituya la plataforma del dique de Levante, afirmando que lo constituye el espacio “correspondiente al Plan Especial del Sistema General del Puerto” (página 5 del Informe Ambiental). Esa afirmación no se encuentra motivada en grado alguno, algo que contrasta con la motivada argumentación expresada en este documento además de por el propio Ayuntamiento de Málaga, el organismo que solicita la evaluación. No hay, por tanto, ratificación de lo indicado en su escrito por el Ayuntamiento de Málaga, mientras que la utilización del criterio opuesto no está, en modo alguno, motivado, siendo, por tanto, arbitrario.

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 23/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

Por otro lado, tanto la ley 7/2007 como la ley 21/2013 insisten también en que las alternativas tengan en cuenta, además del ámbito geográfico, los objetivos del Plan o Programa. El objetivo de la Modificación de Elementos es, como se recoge en el propio Informe Ambiental hacer posible la implantación de un establecimiento hotelero en la plataforma del dique de levante. Por tanto, el emplazamiento aparece claramente incluido como parte indisoluble del objetivo. Es más, el emplazamiento se encuentra indisolublemente unido a la propia Modificación de Elementos en la propia denominación de la Innovación (sector 2, “plataforma del morro”). En consecuencia, no sólo no se tiene en cuenta en la selección de alternativas el ámbito geográfico de aplicación, sino tampoco sus objetivos, incumpliendo por partida doble el artículo 19.7 de la ley 7/2007 así como el artículo 5.2.c) de la ley 21/2013.

Por otra parte, y en cualquier caso, la selección de las alternativas contempladas (no sólo de la seleccionada) debe estar, según la ley, razonablemente justificada. No hay en el documento ambiental estratégico justificación alguna de los criterios de selección de las alternativas contempladas: por qué esos puntos concretos y no otros, incluso dentro del recinto portuario (asumiendo lo que entiendo como inasumible: que las alternativas pudieran localizarse fuera del área de la Innovación propuesta). Esta ausencia de motivación, al ser dada por válida en el Informe Ambiental, incumple el artículo 39.1.g de la ley 7/2007, donde se indica que el documento ambiental estratégico debe incluir un resumen de los motivos de selección de las alternativas contempladas.

Además, hay, en todo caso, una rotunda contradicción en el análisis de las alternativas planteadas en el documento ambiental estratégico: el documento establece como problemas irresolubles para la consideración de las alternativas 2 y 3 la regulación urbanística actualmente vigente, en concreto la volumetría admitida, que obligaría a dividir la actuación, el rascacielos, en varias torres de menor altura, cuando lo que se está proponiendo es una Modificación de Elementos que precisamente tiene el objetivo de incrementar la volumetría admisible en el punto ya absolutamente seleccionado (denominado aquí como alternativa 1). Si aplicamos el mismo criterio relativo a la ordenación urbanística empleado en las alternativas 2 y 3 a la alternativa 1, el hotel-rascacielos no podría plantearse en su forma actual por exceder ampliamente la volumetría actualmente (antes de cualquier Modificación de Elementos) existente. Expresado en otros términos, el tratamiento de la regulación urbanística como posible condicionante de la actuación debería ser el mismo en las 3 alternativas contempladas y no lo es: por tanto, o la regulación urbanística vigente es limitante para una Modificación de Elementos o no lo es (no puede serlo para las alternativas descartadas y no serlo para la seleccionada). Por tanto, el Informe Ambiental, al dar por válido el análisis de las alternativas (página 5), da por válida esta palmaria incongruencia, constituyendo un signo evidente de arbitrariedad.

Por último, respecto a este punto, es necesario recordar que el análisis correcto de las alternativas no constituye una cuestión secundaria en la evaluación ambiental, sino que es, por el contrario, un aspecto central. La propia ley 21/2013, de evaluación ambiental,

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 24/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

lo recoge en su artículo 1b, como un instrumento para la consecución del objetivo y finalidad que persigue la ley, esto es, establecer las bases de la evaluación ambiental estratégica para garantizar “en todo el territorio del Estado un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible”. Un análisis de alternativas manifiestamente erróneo, incluido en el Documento y aceptado por el órgano ambiental en el Informe Ambiental, debe conducir, en este caso, a invalidar el conjunto del Informe Ambiental.

Por todo ello, consideramos que el erróneo e incompleto análisis de alternativas supone el manifiesto incumplimiento de los artículos 19.7 de la ley 7/2007, y el artículo 5.2.c de la ley de Evaluación Ambiental 21/2013, del artículo 39.1.g de la ley 7/2007 y del artículo 29.h de la ley 21/2013, y, junto a los gruesos errores del análisis paisajístico del documento ambiental estratégico, debería conducir a la inadmisión del documento ambiental estratégico por parte del órgano ambiental por no reunir condiciones de calidad suficientes (artículo 39.1.2º).

2. Sobre las carencias y errores del Documento Ambiental Estratégico en materia de paisaje.

El análisis del impacto paisajístico recogido en el Documento Ambiental Estratégico tiene carencias y defectos muy notorios, que debería conducir al órgano ambiental a anular su validez. Se encuentra plagado de juicios de valor que no resisten un análisis mínimamente crítico, incluye reportajes fotográficos absolutamente irrelevantes (algunos incluso ajenos al tema y a la zona de estudio), contiene datos inexactos, métodos mal planteados y carentes de un mínimo rigor técnico en materia de paisaje, abundantes páginas de carácter descriptivo injustificadas y numerosas imprecisiones. Incluye clamorosos errores, como la atribución a la ciudad de Málaga de unidades de paisaje o de elementos del viario de la ciudad de Torre Vieja (Alicante), circunstancia esta sobre la que ya se alertó (y que aparece recogido en el expediente urbanístico) cuando aparecieron, igualmente, en el documento ambiental estratégico precedente, es decir, el correspondiente a la evaluación ambiental ya caducada. Estos errores proceden de la copia de un informe de integración paisajística realizado dicha localidad alicantina, concretamente denominado “Estudio de Integración Paisajística. La Punta. Punta Prima. Torre Vieja”, fechado en 2011 y que, evidentemente, nada tiene que ver con la actuación que se evalúa. Resulta verdaderamente increíble que, después de haber sido detectados estos errores en el anterior Diagnóstico Ambiental y por tanto en la anterior y caducada evaluación ambiental, apareciendo incluso publicado este hecho en medios de comunicación, el nuevo documento ambiental vuelva a incluirlos. Quisiéramos advertir, respecto a este último punto, que en la enseñanza universitaria la detección de plagio, además de un carácter tan burdo, en un trabajo científico o técnico, aunque sea parcial, es motivo automático de suspenso. La duda más que razonable que se plantea es la siguiente: ¿han sido objeto del mismo rigor todos los demás datos incluidos en el Documento Ambiental?

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 25/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

El Documento Ambiental Estratégico incluye capítulos insólitos en un documento de esa naturaleza, como, por ejemplo, el capítulo 2, en el que se utilizan como referentes para la actuación que se propone, entre otros edificios y construcciones, un estadio de fútbol (?), un puente o edificios históricos decimonónicos de dos ciudades, San Sebastián y Bilbao. Se desconoce los criterios que se han seguido para seleccionar las muestras de estas ciudades y no de otras. Como muestra de la carencia de rigor, los comentarios que acompañan a cada edificio o instalación proceden de guías turísticas escaneadas, ni siquiera son originales. En un trabajo de un estudiante universitario, este tratamiento de la información sería absolutamente inadmisibile.

Respecto al paisaje, insiste, como el anterior Documento Ambiental, presentado en la evaluación ambiental caducada, en comparar la volumetría del rascacielos con las grúas del puerto. Como se argumenta en el estudio que acompaña a este documento, tal comparación es absolutamente improcedente en un análisis riguroso del paisaje, y así lo estimó, y está recogido en el expediente, la propia Gerencia Municipal de Urbanismo. Los argumentos detallados se ofrecen en el estudio adjunto. Por otra parte, resulta llamativo que se realice el análisis del impacto de la actuación sobre el paisaje considerando las características del espacio donde se va a emplazar, esto es, la plataforma del dique de levante, SIN la actuación, en lugar de reflejar el efecto que tendría CON la actuación, esto es, con la construcción de un edificio de 150 metros de altura. Por tanto, todos los reportajes fotográficos que se incluyen no tienen sentido alguno ya que no introduce el cambio drástico del paisaje que se experimentaría con la construcción del edificio.

El Documento Ambiental no aporta parámetros absolutamente fundamentales e imprescindibles para medir el impacto visual, como la cuenca visual o el análisis de población afectada (incidencia visual), parámetros objetivos y cuantificados que sí se incluyen en el estudio que se presenta adjunto a este documento y que, ampliado, forma parte de la documentación adjunta al expediente urbanístico. De este último estudio se desprende, en relación a la cuenca visual, que el edificio tendría una altísima visibilidad (13% de la superficie de la provincia de Málaga), cálculo realizado con una altura de 135 metros, la inicialmente anunciada; con una altura de 150 metros, el resultado sería todavía mayor. Considerando la magnitud de estos resultados, todavía resulta más extraña y sorprendente su injustificable ausencia en el Documento Ambiental. Esta carencia debería invalidar por sí sola, a nuestro juicio, el Documento Ambiental presentado por parte del órgano ambiental. No se puede evaluar el impacto paisajístico de una actuación sin medir y evaluar los contenidos de la cuenca visual que generaría dicha actuación,

En concreto, en el **apartado denominado Cuencas Visuales**, el documento establece 3 áreas de estudio para su realización: dos en las márgenes de la bahía de Málaga y otra en el centro de la ciudad. No se justifica esta restricción espacial y no se explica por qué no se ha escogido, directamente, el conjunto de la bahía de Málaga y sus poblaciones adyacentes, área de influencia real del proyecto, a través de puntos espacialmente representativos. Pero lo más sorprendente es que **no se realiza (ni se plantea siquiera)**

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 26/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQ8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

la cuenca visual de mayor utilidad e importancia para un estudio de impacto paisajístico: la cuenca visual generada por el propio impacto, esto es, el espacio desde el que sería visible el edificio y, por tanto, el área desde la que el edificio sería visible. Esta singular e insólita decisión no es explicada ni justificada en ningún momento. Sorprende su ausencia, además, en un trabajo cuyos autores parecen dominar los Sistemas de Información Geográfica; incluso aunque no fuera así, hubiera sido perfectamente posible trazar la cuenca visual a través de procedimientos manuales. Insistimos: la cuenca visual del edificio proyectado es un documento absolutamente imprescindible para una correcta valoración del impacto paisajístico.

La realización de la cuenca visual de la propia actuación objeto de la Modificación de Elementos convertiría en innecesarias e irrelevantes cualesquiera otras cuencas visuales que se pudieran hacer (miles, si se trata de cubrir todo el territorio circundante), ya que la cuenca visual principal incluiría la información relevante para este estudio de impacto: qué zona quedaría afectada visualmente por la construcción del rascacielos, información que sólo se podría obtener de forma segmentada e incompleta de las cuencas visuales realizadas. Se trata de una carencia que impide admitir el conjunto del procedimiento de impacto visual realizado.

Las cuencas visuales realizadas en el Diagnóstico Ambiental desde los puntos seleccionados (sin que se motive esta selección) se dirigen hacia el lugar de la actuación, es decir, hacia la plataforma, SIN el edificio, cuando deberían proyectarse hacia la actuación, CON el rascacielos previsto, para poder evaluar su impacto, insertando en el modelo el objeto de la modificación de elementos con su altura prevista. Es necesario recordar que la altura pasaría de 2 metros (plataforma) a 150 (Modificación de Elementos), por lo que los cambios en la visibilidad serían enormes. Se comprobaría así cómo la actuación prevista supondría una interrupción brusca e intensa de la cuenca visual de varios de los puntos seleccionados. Igualmente, el objeto de la actuación asomaría de una forma muy destacada sobre el solar actual, cambiando radicalmente la percepción del paisaje en dicho punto.

En relación al **apartado denominado ‘El estudio del horizonte’**, la selección de los puntos de visión presenta grandes deficiencias. El documento no justifica la selección de los 15 puntos elegidos. No se sabe exactamente cuáles han sido los criterios seguidos para su selección, es decir, por qué se han elegido esos puntos y no cualesquiera otros. Entendemos que un procedimiento de esta naturaleza debe realizarse de forma sistemática y no arbitraria, y por tanto justificar los criterios seguidos en la selección de puntos de observación, evitando de esta forma que se pudiera percibir el procedimiento como sesgado o tendencioso.

La elección de puntos de observación no ha tenido en cuenta el tránsito de personas y vehículos (con indicadores como la IMD de vehículos, habitualmente utilizado en estudios de impacto paisajístico), ni estimaciones sobre el volumen de potenciales observadores. Sorprende de nuevo que, entre 15 posibles puntos, los autores no hayan

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 27/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

incluido en su selección ninguna de las principales entradas a la ciudad ni de las rondas de circunvalación, que son con diferencia las vías más transitadas de la ciudad y su entorno. Tratándose de un edificio situado en el punto que se adentra más en el mar, se recoge únicamente un punto de visión marítimo. No se seleccionan puntos de visión que puedan ser representativos de la bahía de Málaga, como los propios Baños del Carmen o Torremolinos. Es llamativo que ambos puntos hayan sido seleccionados para el más somero análisis de cuencas visuales, pero no hayan sido escogidos para el denominado 'análisis del horizonte'.

Resulta muy sorprendente en algunos casos la ubicación concreta del punto de observación. Es el caso del punto de observación 1, situado en las cercanías de la Farola, pero por su lado norte, precisamente el opuesto al edificio previsto. Incluso desde esa zona, el rascacielos sería visible, exceptuando puntos cercanos a la fachada opuesta de la Farola o muy cercanos a la entrada del Club Mediterráneo, por lo que esos propios volúmenes, desde esa posición tan cercana, previsiblemente ocultarían su visibilidad. Por los resultados que, sintomáticamente, se obtienen ('no se detectan impactos'), parece que el punto exacto escogido (que no se distingue en la imagen de ubicación de los puntos), ha sido, precisamente, uno de esos dos puntos. Por tanto, la elección del punto, no justificada, es, claramente, errónea y sesgada, y no se puede considerar en modo alguno como mínimamente representativa: cualquier punto de observación muy cercano a un edificio, incluso una vivienda unifamiliar, ocultaría lo que existe en el lado contrario.

El punto de observación número 2, Museo Pompidou, se sitúa prácticamente en el único punto del muelle 2 del puerto de Málaga desde el que no existiría visibilidad sobre el rascacielos. Al situarse, en esa ubicación tan particular, el punto nº 1 sobre el muelle 1, parecería una decisión lógica situar el punto de observación del muelle 2 en una ubicación representativa de dicho muelle 2 (por ejemplo, un lugar central), y no en el único punto (el situado en uno de sus extremos) en el que desaparece la visión del edificio.

Otros puntos de observación son escasamente útiles para análisis de naturaleza visual, ya que se encuentran situados en puntos de escasa visibilidad, como el paseo de Reding, la plaza del Siglo o la plaza de la Victoria; desde esos puntos de escasa visibilidad únicamente serían visibles impactos visuales situados en su entorno inmediato: su utilización implicaría probablemente admitir cualquier impacto producido en la mayor parte de la ciudad. Incluso el punto de visión número 15, Arroyo de los Ángeles-Martiricos, ha evitado, de una manera ciertamente inexplicable, un punto cercano de mayor visibilidad, el entorno del río Guadalmedina.

La metodología presenta graves errores en sus fundamentos conceptuales. La distancia utilizada desde cada punto de observación, 2 kilómetros, resulta absolutamente injustificada (en todo caso no hay justificación en el Documento), no tiene fundamento teórico alguno, es completamente irreal y provoca que los resultados obtenidos por esta aparentemente sofisticada metodología carezcan del mínimo rigor necesario, induciendo a graves errores en la valoración del impacto. La visibilidad previsible del rascacielos es,

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 28/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

como se puede comprobar en un simple reconocimiento del terreno, mucho mayor, alcanzando en muchas direcciones decenas de kilómetros. La utilización de un límite de 2 kilómetros, casualmente la distancia aproximada a la que se sitúa el rascacielos de muchos de los puntos seleccionados, provoca que el objeto de estudio, el rascacielos, aparezca cercano al límite del horizonte, y por tanto interfiera poco en sus límites. En cambio, si ese límite no existiera o al menos fuera más amplio, abarcando por tanto un espacio mucho más ajustado a la realidad, se podría comprobar cómo el rascacielos interfiere bruscamente en el horizonte generado. Llevada esta absurda limitación al extremo, en otros casos de estudio (tanto de los utilizados como de los que se podrían haber utilizado), el rascacielos queda o quedaría fuera de este tipo de análisis, ya que los puntos seleccionados distan más de 2 kilómetros del edificio objeto de análisis; por ejemplo, desde los Baños del Carmen al parecer el rascacielos no interferiría en el horizonte, ya que se encuentra a algo más de 3 kilómetros de distancia. Por tanto, la selección de la distancia utilizada, carente de fundamento alguno, altera gravemente los resultados y los alejan de la realidad, y por consiguiente el procedimiento que se ha seguido no debe ser tenido en cuenta en la valoración del impacto visual.

Otro serio inconveniente del método utilizado es la inadecuada utilización de los 360 grados, como escala de medida. Esta vista panorámica absoluta sólo se produce, en la práctica, en miradores panorámicos, donde el observador pueda girarse y contemplar las vistas en todas las direcciones. Ninguno de los puntos seleccionados reúne esa característica. Habitualmente, los miradores, como es el caso del de Gibralfaro, tienen un campo de visión horizontal de 180 grados. Pero el campo de visión humano no es de 180 grados, sino que la parte de visión nítida, el campo de visión central, se sitúa en torno a los 30 grados, como se puede leer en cualquier referencia bibliográfica sobre fisiología humana, y esta es la referencia que se debe tomarse, en mucha mayor medida si estamos hablando de observadores en movimiento. Los resultados serían mucho más relevantes que los obtenidos en una escala de 360 grados, donde aparecen, intencionadamente o no, claramente diluidos. Además, en el campo de visión horizontal se considera una semibóveda celeste, sin tener en cuenta que el campo de visión humana vertical es también mucho más reducido. Cuando se trabaja con un campo de visión de 360 x 180 grados, las diferencias numéricas serán siempre (valoremos lo que valoremos) bajas, pero pueden ser altamente impactantes en el paisaje. De la misma forma, si analizamos la superficie ocupada por un impacto, como por ejemplo una gran cantera, pero la comparamos con la superficie de la Tierra, los valores siempre serían muy bajos, pero no implicaría la ausencia de impacto.

Otro problema conceptual es que no se tiene en cuenta el tipo de recorte sobre el horizonte: si el fondo escénico es urbano o natural (como es el caso), si los laterales están contruidos o no (como es el caso), si existen a su alrededor espacios otros espacios contruidos o, como es el caso, el mar es el elemento que lo rodea.

En el caso del punto de vista número 3, Gibralfaro (Hotel Gibralfaro lo denomina el Documento, seguramente haciendo referencia al Parador de Málaga Gibralfaro), el área

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 29/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

generada por el procedimiento es claramente errónea o al menos induce a error, por su acusada irrealidad: genera un horizonte de 360 grados, cuando esa ubicación cuenta con una ladera montañosa a su espalda que impide la visión de la parte norte de la ciudad. Esto generaría un horizonte máximo en torno a 180 grados. En cuanto a los resultados desde este punto de visión, la injustificada limitación del horizonte a 2 kilómetros sitúa al edificio justo en el límite del área generada, por lo que su impacto aparece diluido que si se hubiera optado por no establecer un límite (algo que sería obviamente más realista) o, si el procedimiento técnico lo impidiera, al menos fijar un límite en kilómetros que guarde relación con la realidad (en todo caso, las limitaciones técnicas no pueden obligar a la utilización de un método manifiestamente defectuoso). Recordemos que desde Gibralfaro se divisa con toda claridad, como fondo escénico, la sierra de Mijas, situada a más de 12 kilómetros, o montañas emplazadas a decenas de kilómetros de distancia.

En relación al **posible impacto paisajístico** de las diferentes alternativas, el documento **contiene múltiples errores e imprecisiones, junto a comentarios faltos de rigor**. En concreto, se afirma en relación al impacto paisajístico de la alternativa 1:

El efecto pantalla es mínimo al encontrarse en una zona urbanísticamente no saturada y aislada. Resalta como un hito de interés singular con cotas similares a las ya existentes de las grúas y de los cruceros. No es un elemento único del paisaje que pueda destacar al encontrarse otros de similar altura en el entorno.

Queda alineado con elementos de mayores cotas, como ejemplo claro se encuentran en la alineación del monte de Gibralfaro y otros edificios de la Malagueta con 50 metros de altura.

Analicemos este texto parte por partes:

1. *El efecto pantalla es mínimo al encontrarse en una zona urbanísticamente no saturada y aislada:* una “zona urbanísticamente no saturada” es un eufemismo para referirse a un entorno carente de edificios. Por esta razón, el edificio aparecería como aislado. Los autores no señalan una evidencia: la condición de aislado aumenta enormemente su visibilidad desde el territorio circundante. Y olvidan una cuestión muy importante: la centralidad que el punto elegido tiene sobre la ciudad de Málaga y su área metropolitana multiplica su visibilidad.
2. *hito de interés singular.* El hito paisajístico posee, desde Lynch, connotaciones positivas, y esas las genera la sociedad, directamente o a través de sus manifestaciones culturales. Carece de todo rigor técnico atribuir la condición de hito a esta actuación. Por otra parte, el supuesto “interés singular” del edificio es un simple juicio de valor sin fundamento alguno.
3. *cotas similares a las ya existentes de las grúas y de los cruceros.* Aquí hay, en primer lugar, dos errores conceptuales, y en segundo lugar inexactitudes en cuanto al cálculo de las alturas. Conceptualmente, por un lado, no se puede justificar

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 30/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

hacer equivaler la altura de un elemento fijo, inamovible, como es un rascacielos, a la de elementos móviles y temporales, como son los cruceros o incluso las grúas (prueba de ellos es que las 5 grandes grúas de contenedores existentes fueron trasladadas a otros puertos durante un periodo de tiempo debido a la escasa actividad del puerto). Por otro lado, tanto grúas como cruceros forman parte del paisaje portuario, participan de lo que el Convenio Europeo del Paisaje denomina el *carácter del paisaje*, y por tanto no son comparables con elementos absolutamente ajenos al paisaje portuario como un rascacielos. Respecto al cálculo de las alturas, suponiendo que fueran (que no lo son) elementos comparables, los cruceros poseen una altura media que, aproximadamente, sería equivalente a la mitad de la altura del rascacielos previsto (50-60 metros). Por su parte, las mayores grúas presentes en el puerto alcanzarían, con el brazo en reposo, 112 metros, es decir, 23 menos que el rascacielos; con el brazo operativo, la altura bajaría hasta los 60 metros. Las grúas más convencionales apenas rozan, con el brazo en reposo, unos 60 metros. Pero es necesario insistir en que no son elementos comparables, entre otras cuestiones por su carácter provisional y móvil.

4. *No es el único elemento del paisaje que pueda destacar al encontrarse otros de similar altura en el entorno.* No se indica qué elementos tienen similar altura en su entorno. El único de altura aproximada es el Monte Gibralfaro, que se eleva hasta los 132 metros. Por otra parte, es claramente contradictoria esta afirmación con la primera (*zona aislada*).
5. *Queda alineado con elementos de mayores cotas, como ejemplo claro se encuentran en la alineación del monte de Gibralfaro y otros edificios de la Malagueta con 50 metros de altura.* Es inexacto afirmar que el monte Gibralfaro sea un elemento de mayor cota. Como se puede comprobar fácilmente en cualquier mapa topográfico, el monte Gibralfaro, es decir, el monte donde se sitúa el castillo de Gibralfaro y que es el que aparece con ese nombre en la cartografía histórica, alcanza una cota de 132 metros de altura sobre el nivel del mar, menos altitud por tanto que el edificio previsto y que la altura contemplada en la Innovación (150 metros). Existe un pequeño promontorio en su prolongación hacia el norte, que alcanza los 143 metros, del mismo modo que existe otra prolongación hacia el este, el monte Sancha, donde la cota es de 111 metros. Incluso aunque el cálculo de la altura tuviera en cuenta también la cota septentrional junto con la principal, la media entre ambas sería de 137 metros, exactamente la altura sobre el nivel del mar que tendría el rascacielos (más exactamente la altura prevista sobre proyecto: 135 + 2 metros del nivel de base), y más bajo que la altura permitida en la Innovación.

En conclusión, la pésima calidad técnica del Documento Ambiental, en especial en relación al estudio del paisaje, debe mover a su falta de consideración, en aplicación de

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 31/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

lo recogido en el artículo 39 de la ley 7/2007, en el que se recoge como una de las causas de inadmisión de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada que el órgano ambiental *estimara que el documento ambiental estratégico no reúne condiciones de calidad suficientes.*

3. Sobre otros apartados del Documento

El Documento realiza una valoración del impacto de la actuación sobre el patrimonio cultural claramente deficiente. En líneas generales, se limita a incluir una tabla con las distancias existentes desde el objeto de la actuación hacia los principales elementos patrimoniales de la ciudad. El impacto sobre los elementos patrimoniales de una actuación de esta naturaleza no es producto directo únicamente de la distancia existente entre ellos, sino sobre todo de las relaciones de escala existentes y de las modificaciones producidas por la actuación en la contemplación de los elementos del patrimonio cultural, como recoge la legislación en materia de patrimonio histórico española y andaluza. Por otra parte, sorprende la ausencia de un hecho muy conocido: desde enero de 2022, el edificio conocido como La Farola, esto es, el faro portuario de Málaga, se encuentra incoado como Bien de Interés Cultural en la categoría de Monumento. Como es lógico, si no es mencionado este hecho, no existe análisis alguno del impacto que la actuación tendría sobre la contemplación de dicho BIC (como recoge la ley) ni sobre aspectos tan importantes como su funcionamiento, ya que la construcción del rascacielos conduciría, irremediamente, al apagado de este elemento funcional, simbólicamente tan arraigado en la ciudad, como recoge la propia declaración de incoación.

En relación al apartado 6.9.2: Evolución del paisaje del puerto y de la bahía de Málaga, como se desprende de su lectura, se trata de un apartado esencialmente fotográfico en el que **apenas se exponen argumentos**. Sí se incorpora la siguiente frase, a modo de epígrafe de otra serie de fotografías:

Elementos del paisaje de estas fotografías que impactan sobre el paisaje y que a día de hoy tiene valor cultural e hito paisajístico

Incluye en las fotografías que titula esta frase las chimeneas industriales de la zona oeste de la ciudad. La frase encierra una contradicción en su argumentación. Según el Documento, los impactos en el paisaje a largo plazo pueden tener valor cultural y ser hitos paisajísticos; por tanto, se reconoce implícitamente la existencia de impacto en el paisaje de la actuación propuesta, algo evitado a lo largo del documento, aunque, siguiendo esa argumentación, dentro de un siglo o siglo y medio existe la *posibilidad* de que termine siendo considerado, por la sociedad malagueña del siglo XXII (o del XXIII), como un valor cultural y un hito paisajístico. Esa posibilidad, desde luego, existe estadísticamente, como existe para cualquier actuación que se plantee evaluar ambientalmente (una mina, una central nuclear, una autopista o una planta petroquímica), si sobrevive durante décadas y siglos y si concurren otras circunstancias. Pero este argumento implica contraponer esa *POSIBILIDAD* (el valor futuro) con una *CERTEZA* (el impacto actual),

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 32/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

y suponer que esta transformación del paisaje de la bahía de Málaga sería algo aceptado por la sociedad malagueña del futuro (pasando por encima del derecho al paisaje de la sociedad malagueña actual). Tenemos en Málaga muchos ejemplos de que el tiempo no convierte impactos en hitos: entre ellos, el hotel Málaga Palacio, que medio siglo después de su construcción sigue siendo considerado socialmente como un impacto paisajístico y un error urbanístico, al margen de su reconocida calidad arquitectónica intrínseca. Podríamos incluir también aquí el edificio de Campos Elíseos, al que resulta prácticamente imposible encontrarle algún admirador en la ciudad, a pesar de convivir con amplias capas de la población malagueña durante más de 40 años.

Olvida además el autor o autores varios hechos en relación con las chimeneas industriales históricas:

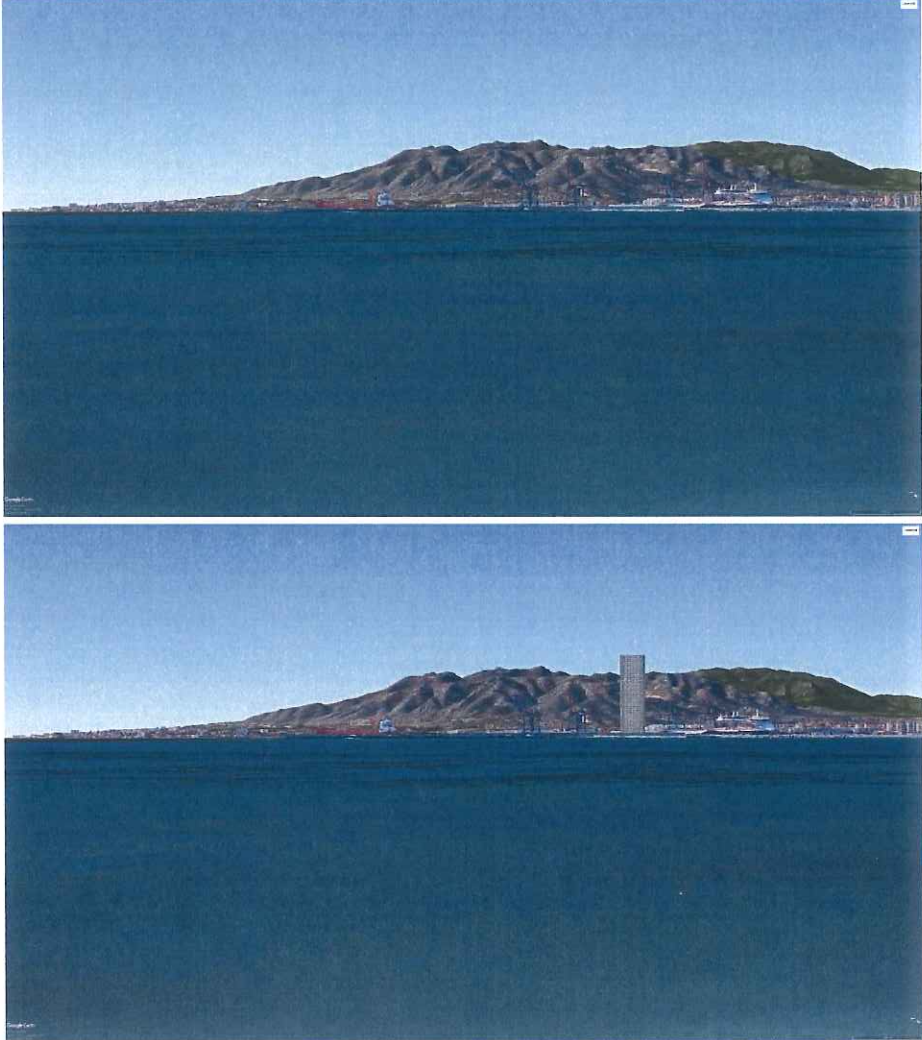
- Constituyen vestigios representativos de una etapa histórica determinada: la industrialización malagueña del siglo XIX.
- Más importante aún: NO ESTÁN EN USO. Son vestigios de otras épocas.
- Son elementos puntuales y escasos, ocupan una escasa superficie de la ciudad.
- Su protección se deriva de la movilización ciudadana, a través de diversas asociaciones de protección del patrimonio. Corrieron riesgo de desaparecer a través de diversos proyectos urbanísticos.

En cualquier caso, este paralelismo con las chimeneas constituye una muestra más de un argumento que recorre implícita o explícitamente todo el Documento: en cada etapa histórica la ciudad se va conformando y por tanto en esta época histórica sería coherente que este proyecto fuera realidad, ya que las ciudades son dinámicas. Esta argumentación, que explica la extraña (en un documento ambiental) inclusión del apartado 6.9 (Evolución histórica del paisaje de la ciudad de Málaga), parte de un **grave error conceptual: interpretar el pasado con claves contemporáneas**, inexistentes en anteriores épocas históricas. Si la ciudad y el territorio han evolucionado de forma más o menos espontánea y libérrima a lo largo de la historia, en nuestra época existen, ya desde hace décadas, nociones y procedimientos que regulan ese crecimiento. Es la base de disciplinas como el urbanismo y de la ordenación del territorio o la misma evaluación ambiental. Carece de sentido intentar amparar esta actuación en actuaciones desarrolladas en épocas donde simplemente no existían conceptos como los de ordenación del territorio, impacto ambiental, medio ambiente o el de patrimonio.

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 33/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

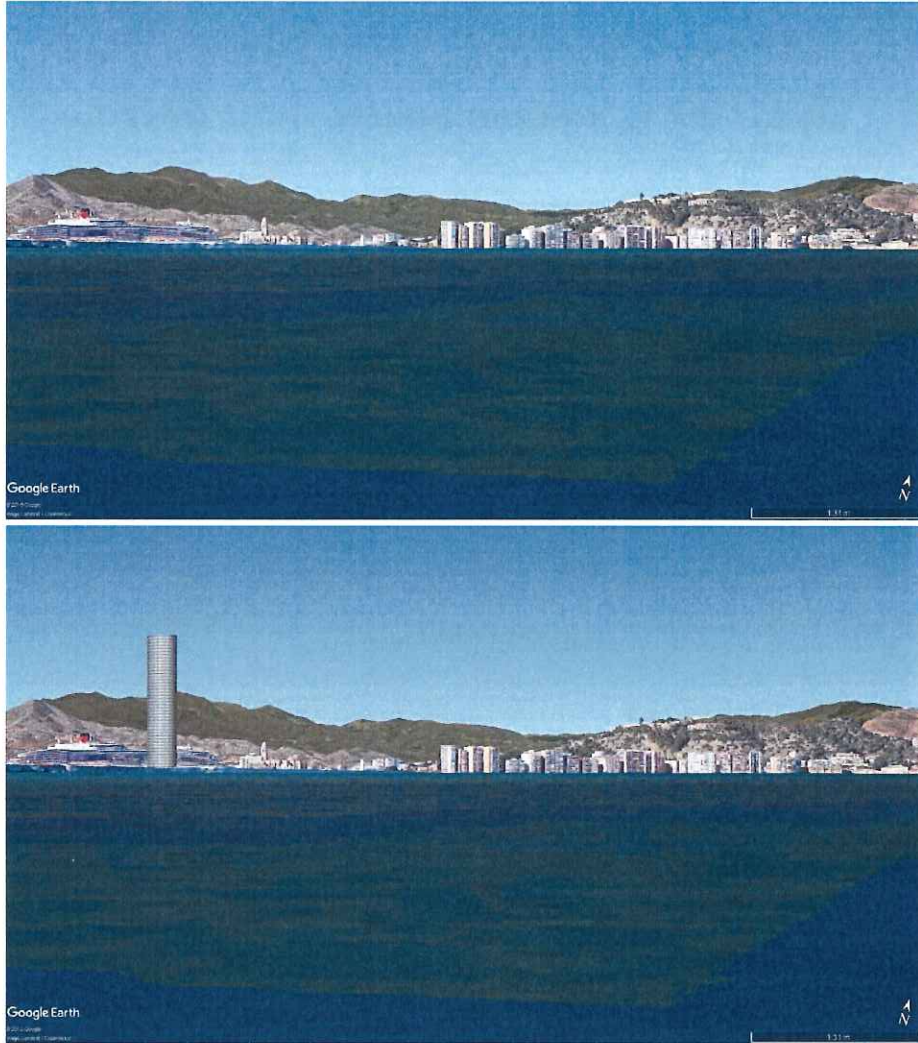
ANEXO I. SIMULACIONES DEL IMPACTO VISUAL APORTADAS



Simulación impacto visual desde baños del Carmen (altura edificio: 150 m.). Fuente: Google Earth Pro

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

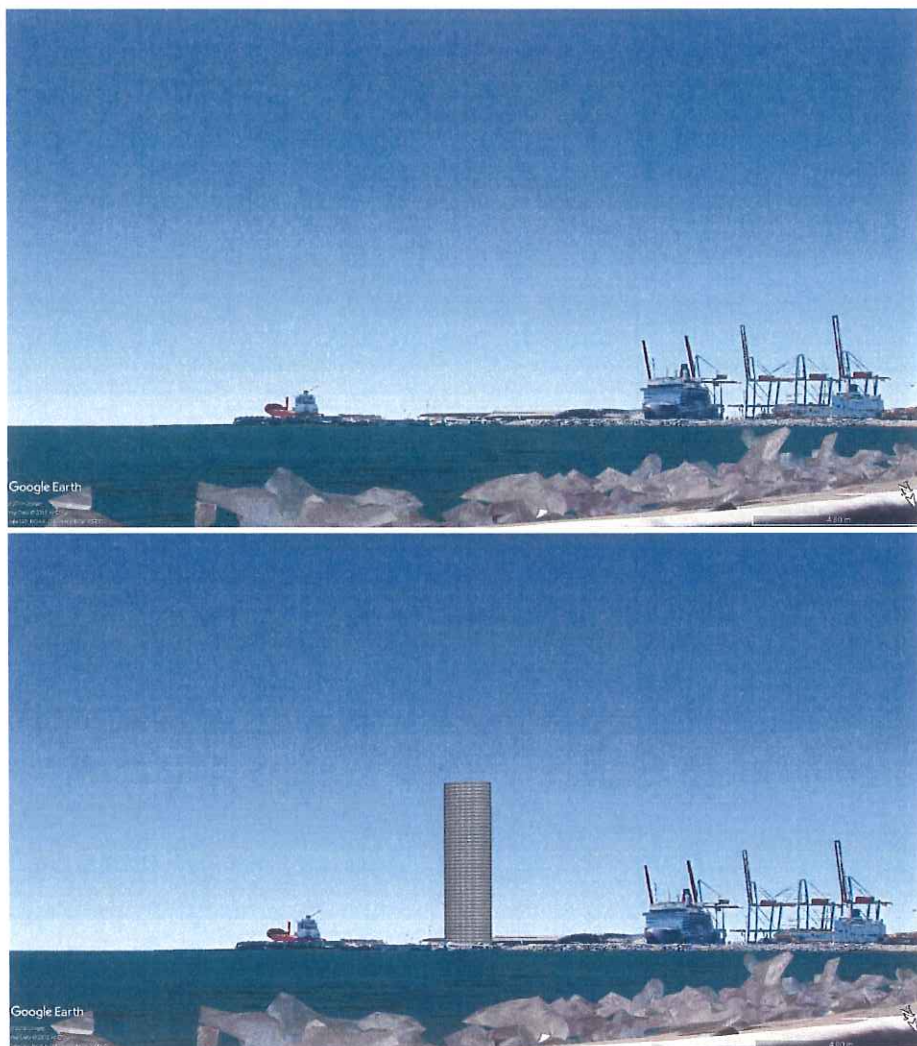
	JOSE LUIS GAMEZ MARTIN	01/02/2023 20:14	PÁGINA 34/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Simulación impacto visual desde el mar (altura edificio: 150 m.). Fuente: Google Earth Pro.

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

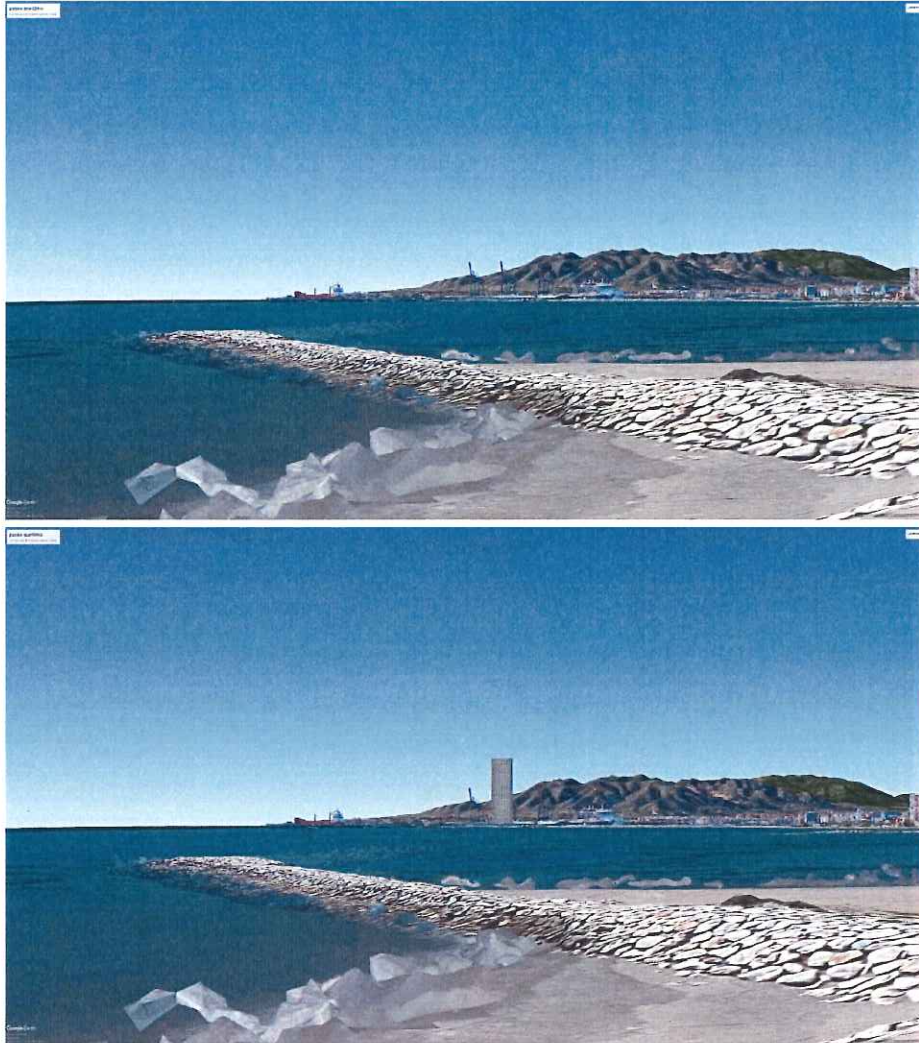
JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 35/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Simulación impacto visual desde paseo marítimo Pablo Ruiz Picasso, a la altura del Hotel Miramar (altura edificio: 150 m.). Fuente: Google Earth Pro.

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

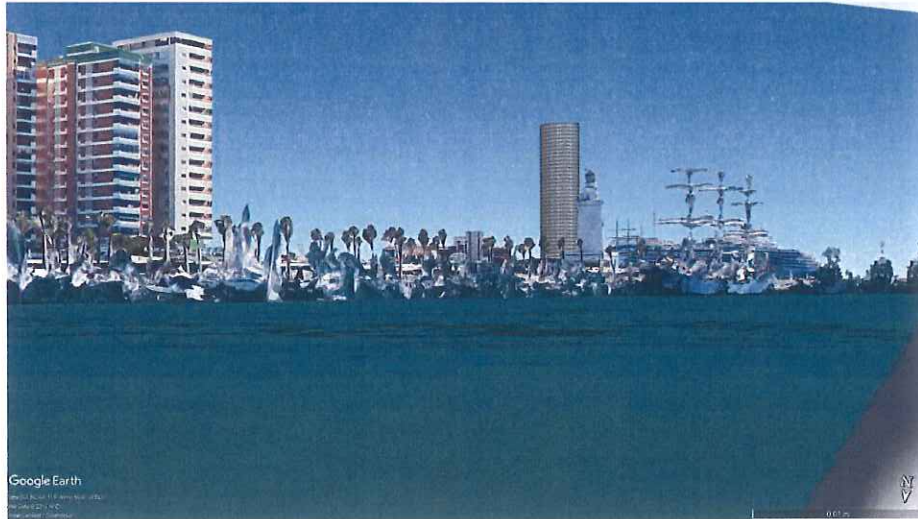
JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 36/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Simulación impacto visual desde paseo marítimo Pablo Ruiz Picasso (altura edificio: 150 m.). Fuente: Google Earth Pro.

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 37/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Simulación impacto visual desde Palmaral de las Sorpresas (altura edificio: 150 m.).
Fuente: Google Earth Pro.

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

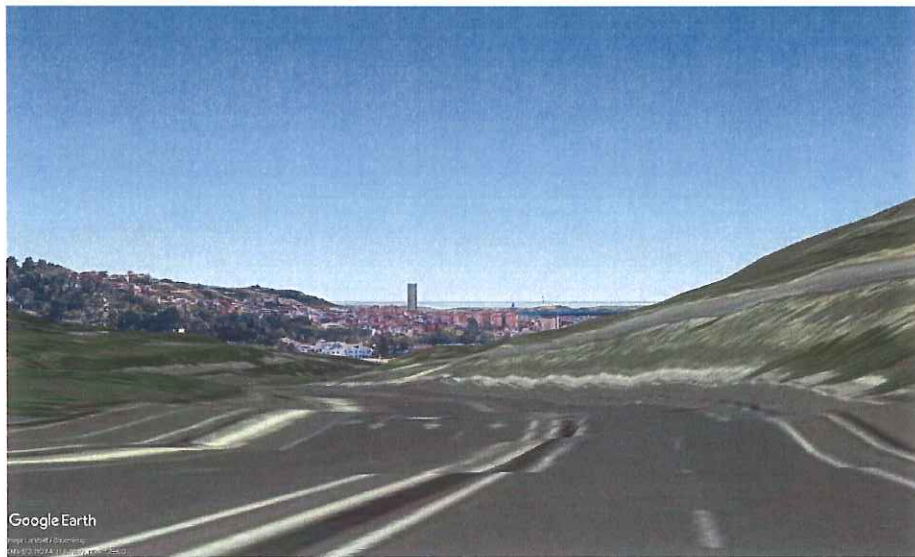
	JOSE LUIS GAMEZ MARTIN	01/02/2023 20:14	PÁGINA 38/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Simulación impacto visual desde Castillo de Gibralfaro (altura edificio: 150 m.).
Fuente: Google Earth Pro

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

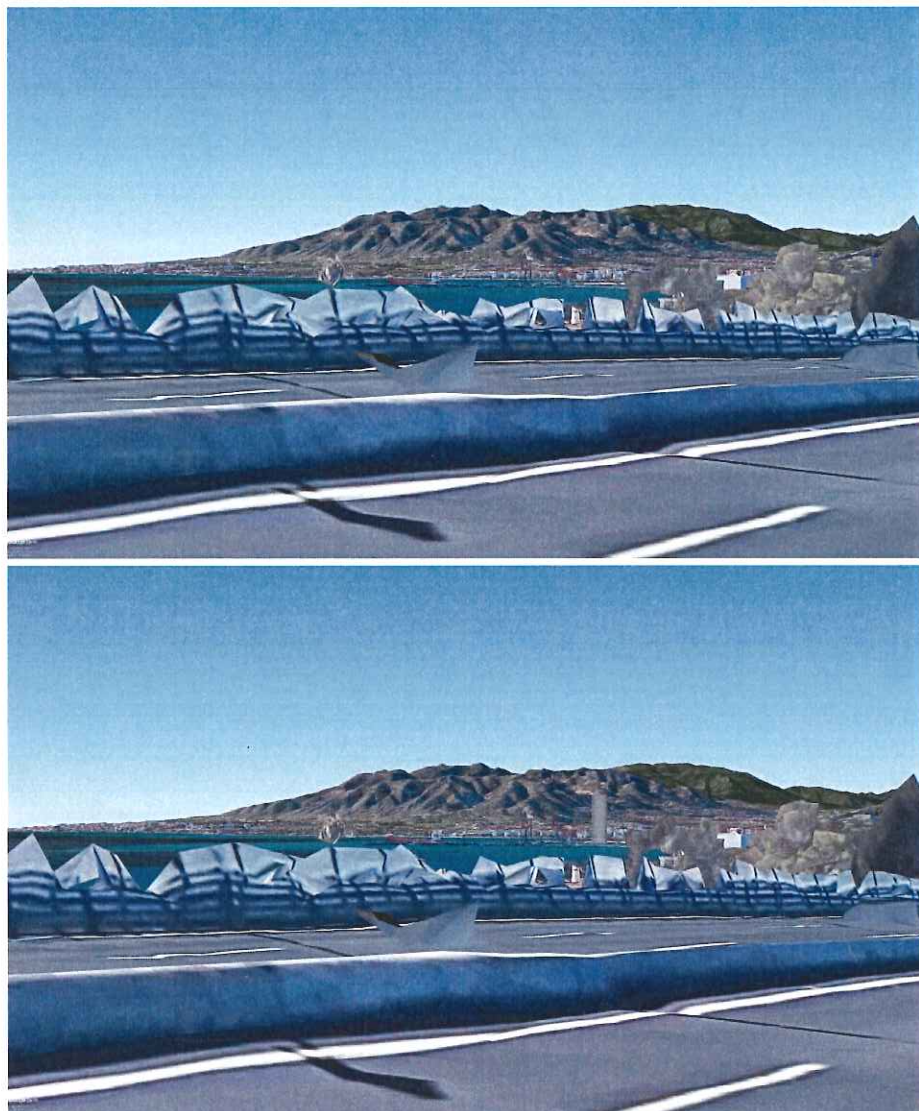
	JOSE LUIS GAMEZ MARTIN	01/02/2023 20:14	PÁGINA 39/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Simulación impacto visual desde entrada a Málaga por autovía A45 (altura edificio: 150 m.). Fuente: Google Earth Pro.

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

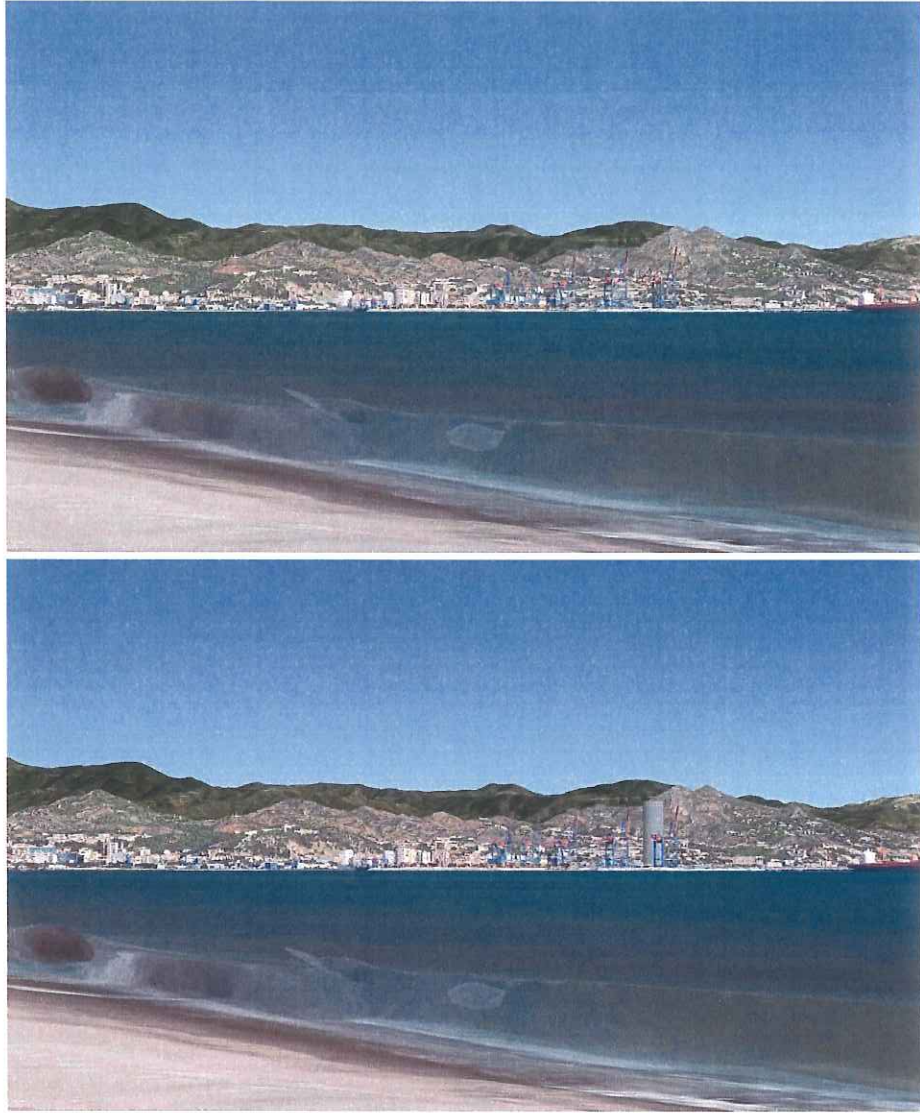
JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 40/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Simulación impacto visual desde autovía A7. Enlace El Palo (altura edificio: 150 m.).
Fuente: Google Earth Pro.

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 41/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Simulación impacto visual desde paseo calle Pacífico (altura edificio: 150 m.). Fuente: Google Earth Pro.

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

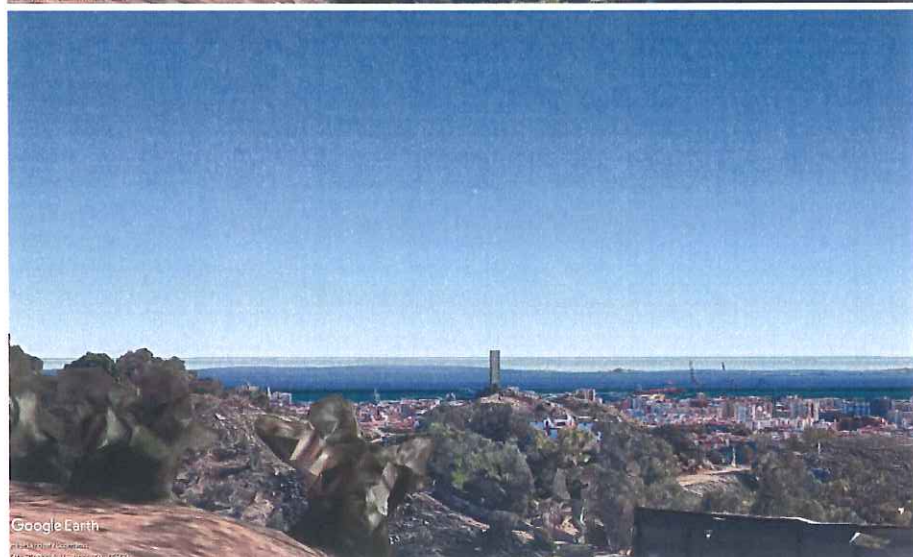
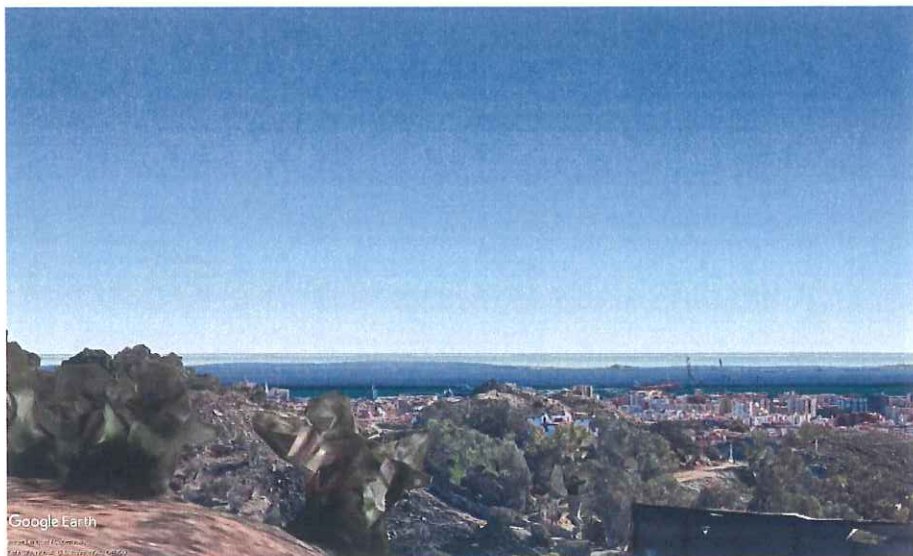
	JOSE LUIS GAMEZ MARTIN	01/02/2023 20:14	PÁGINA 42/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Simulación impacto visual desde entrada a Málaga por autovía A357 (altura edificio: 150 m.). Fuente: Google Earth Pro.

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

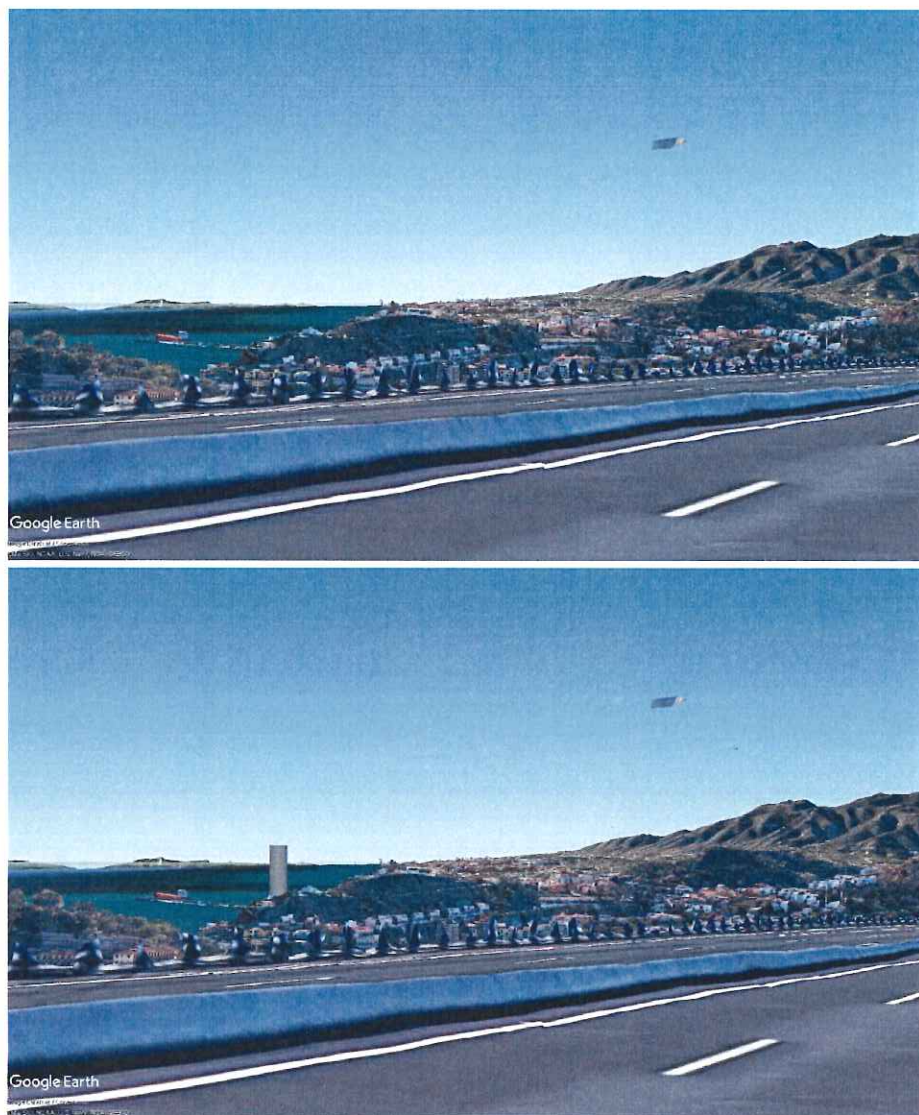
JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 43/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Simulación impacto visual desde autovía A7 (arroyo El Cuarto) (altura edificio: 150 m.).
Fuente: Google Earth Pro.


Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 44/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Simulación impacto visual desde entrada a Málaga por autovía A7. Túnel Cerrado de Calderón-Enlace El Limonar (altura edificio: 150 m.). Fuente: Google Earth Pro.

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 45/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

APORTACIONES AL ANALISIS DEL IMPACTO VISUAL DEL HOTEL-RASCACIELOS
PROYECTADO EN LA PLATAFORMA DEL MORRO DEL PUERTO DE MÁLAGA

Matías Mérida Rodríguez
Catedrático de Análisis Geográfico Regional
Universidad de Málaga

ESQUEMA DE CONTENIDOS:

1. La localización de la plataforma del Morro y su centralidad urbana y metropolitana.
2. Los valores paisajísticos del lugar y de su entorno.
3. El impacto paisajístico de la edificación prevista.
 - 3.1 Cálculo de la cuenca visual del edificio proyectado.
 - 3.2 Análisis de incidencia visual.
 - 3.3 Tipología de impactos generados.
4. Conclusiones.

1. La localización de la plataforma del Morro y su centralidad urbana y metropolitana

La plataforma del Morro del puerto de Málaga constituye el espacio de la ciudad que más se adentra en el mar, situándose en el centro de la bahía (más estrictamente, ensenada) de Málaga, prácticamente a la altura del vértice que separa sus márgenes occidental y oriental. Por esta ubicación y por la disposición cóncava de la bahía, el emplazamiento de la plataforma del morro constituye un lugar central para la ciudad, asentada sobre un elemento natural que la estructura, el mar. La centralidad es mucho mayor si se tiene en cuenta que la ciudad se extiende sobre los márgenes de la bahía, tanto en la propia zona litoral como también en las laderas meridionales de los montes que la circundan, sobre todo por el este pero también en numerosos puntos de su parte occidental. El carácter central del lugar no responde sólo a la escala urbana, sino que adquiere una dimensión metropolitana, al ser ejercido también sobre los municipios más importantes de la Aglomeración Urbana de Málaga, como Rincón de la Victoria, Torremolinos o Benalmádena.

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 46/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

Además de este carácter central, la plataforma se encuentra desde el punto de vista edificatorio aislada, separada del conjunto edificado de la ciudad, y parcialmente rodeada por el mar. Su baja altimetría (2 metros) la hace poco perceptible desde el litoral, en un entorno de bajo protagonismo visual, donde únicamente resaltan, moderadamente, la terminal de cruceros, única construcción existente (unos 11 metros de altura), y el espaldón del dique de levante (unos 7 metros desde la calzada adjunta).

2. Los valores paisajísticos del lugar y de su entorno.

Aunque la característica más importante del espacio que se analiza, la plataforma del morro, es su relevancia (y fragilidad) escénica, el lugar elegido posee cualidades paisajísticas a tener también en cuenta. Son sobre todo de naturaleza simbólica y de identidad. El *morro* ha supuesto para diversas generaciones de malagueño un lugar de esparcimiento, de visita, un privilegiado mirador dese el que observar la ciudad. Esta funcionalidad prácticamente desapareció con la ampliación del dique, particularmente con la construcción del espaldón del dique de levante, que impide la visión hacia el mar, y por la construcción de la terminal de cruceros, que impide la visión hacia el oeste. No obstante, este hecho no implica que haya desaparecido la potencial funcionalidad pública de este espacio. Al contrario: una posible intervención sobre el lugar debería tener por objeto devolver a la ciudadanía la posibilidad de disfrute de este espacio público, en un claro ejemplo de recuperación paisajística. En cualquier caso, la construcción del rascacielos previsto eliminaría, drástica e irreversiblemente, esta posibilidad de recuperación, eliminando el posible uso público del espacio.

El entorno espacial en el que se inserta el lugar de actuación, esto es, la bahía de Málaga, posee importantes valores paisajísticos, básicamente de naturaleza visual o escénica y de carácter simbólico. Desde el punto de vista escénico, su valor radica en la combinación de montaña, mar y ciudad en un espacio abierto, formado por la disposición cóncava de la línea de costa, y por tanto, perceptible desde distintos puntos, generando múltiples y amplias vistas panorámicas sobre la bahía. Por tanto, el entorno de la bahía combina vistas amplias y abiertas con contenidos de calidad.

El valor paisajístico del mar en las sociedades contemporáneas, y más exactamente de la combinación mar-montaña, se encuentra fuera de toda discusión, y se puede comprobar en sus repercusiones económicas (como en la actividad turística o en la inmobiliaria, sin ir más lejos). La ciudad se asocia a esta combinación, tanto en su parte histórica como en las zonas más contemporáneas. La fachada marítima de la ciudad conserva puntos de gran calidad estética, particularmente en su parte central, donde se emplaza el centro histórico y algunos de sus exponentes monumentales más valiosos (Catedral, Alcazaba, castillo de Gibralfaro) y en la oriental, donde la expansión urbana ha tenido lugar bajo modalidades de baja densidad y sobre laderas montañosas, a menudo arboladas. Diversos hitos paisajísticos de la ciudad se perciben en su fachada litoral, como los ya citados Catedral, Alcazaba y Castillo de Gibralfaro, edificaciones

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 48/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

como La Farola o las antiguas chimeneas industriales del litoral oeste, o espacios naturales como el propio monte Gibralfaro o el monte San Antón. En otros puntos, en cambio, el desarrollo urbano de la ciudad ha generado impactos en su fachada marítima mediante la construcción de edificios de volumetría disonante con las restantes, algunos incluso cercanos a hitos paisajísticos tan importantes como la torre de la catedral. En estos casos de deterioro de la fachada marítima de la ciudad, la actuación de las administraciones debe orientarse a la recuperación paisajística de estos espacios, como recoge el Convenio Europeo del Paisaje, no a su abandono. En todo caso, es necesario señalar que la intervención propuesta triplicaría la altura de los edificios que impactaron en su momento en la fachada marítima de la ciudad (p. ej. Hotel Málaga Palacio o cualquiera de los edificios de la Málagaeta).

Desde el punto de vista simbólico, los valores paisajísticos de la fachada marítima de la ciudad y del conjunto de la bahía también son apreciables. Permite contemplar la imagen de conjunto de la ciudad, insertarla en su marco territorial, distinguir sus elementos estructurantes y reconocer su espacio fundacional, el contacto del monte Gibralfaro con el mar. Contiene elementos que contribuyen a reforzar la identificación de sus habitantes con su ciudad, como el mar, los montes o los propios hitos paisajísticos, que añaden a su función referencial su carácter simbólico. La importancia de la identidad territorial de la población se encuentran recogidos en documentos de política territorial europeos, como la Agenda Territorial de la Unión Europea 2020.

Los valores paisajísticos en las representaciones culturales del paisaje y en otras fuentes

El reconocimiento de estos valores paisajísticos se puede encontrar en numerosas representaciones culturales del paisaje. Sin pretensiones de exhaustividad, nos detendremos en algunas muestras relevantes de naturaleza literaria, iconográfica y pictórica.

Desde el punto de vista literario, se pueden recoger aquí textos de autores señeros, como Vicente Aleixandre o Jorge Guillén. El primero es autor del conocido poema 'Málaga, ciudad del paraíso' (1944), probablemente el texto más conocido y representativo de la ciudad, cuya primera estrofa reproducimos:

*Siempre te ven mis ojos, ciudad de mis días marinos.
Colgada del imponente monte, apenas detenida
en tu vertical caída a las ondas azules,
pareces reinar bajo el cielo, sobre las aguas,
intermedia en los aires, como si una mano dichosa
te hubiera retenido, un momento de gloria, antes de hundirte para
siempre en las olas amantes.*

Jorge Guillén, por su parte, dedicó varios poemas a Málaga, entre ellos 'Málaga. Paseo marítimo', donde se detiene en las vistas marítimas de la ciudad:

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 49/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

*La luz —entre el cielo y el mar—
Se filtra por la persiana.
Quiere sólo murmurar
Este cotidiano hosanna.
El balcón es ya un resumen
Del horizonte marino,
Ancho y largo, sin volumen.
El centelleo no abrasa,
Platea. Yo lo percibo
Como un ondear, cautivo
En una pared de casa.
Mar azul, ahí delante,
Contemplo entre los barrotes
Del balcón. Matisse constante.*

Desde el punto de vista pictórico e iconográfico, la mayoría de las reproducciones de la ciudad se han realizado tomando como punto de vista el mar o el litoral, incluyendo la fachada marítima urbana y sus principales hitos paisajísticos, pero insertando la ciudad en su contexto territorial, esto es, entre el mar y la montaña. Desde el punto de vista de la representación topográfica, las obras de autores como Wyngaerde o Hoefnagel en el siglo XVI reproducen la ciudad desde un punto de visión marítimo, destacando tanto su fachada marítima como los puntos más destacados, tanto naturales como contruidos. La obra de Pedro Texeira toma como objeto a reproducir el conjunto de la bahía de Málaga, incluyendo, además de la ciudad, su marco montañoso, tanto el de los Montes de Málaga como el más lejano de las sierras del arco calizo, como la del Torcal.



Anton Van Der Wyngaerde. Vista de Málaga. 1564

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 50/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



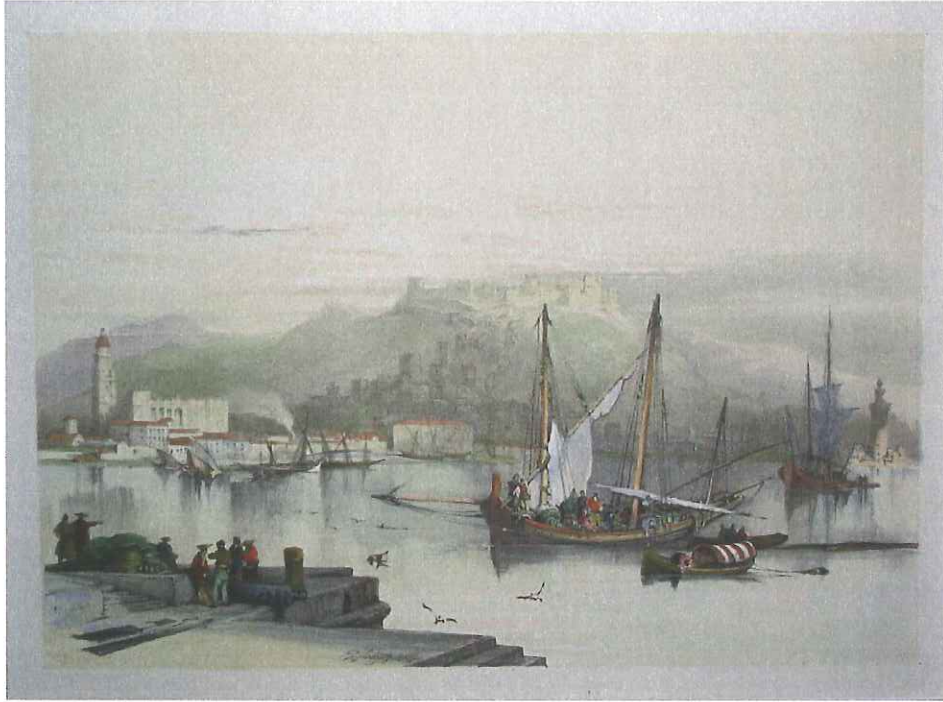
Joris Hoefnagel. *Civitatis Orbis Terrarum* (siglo XVI)



Pedro Teixeira. *Descripción de España y de las costas y puertos de sus Reinos*. 1634

Las reproducciones pictóricas y litografías de temática paisajística abundan en el siglo XIX, y Málaga sería también un exponente de esta tendencia, tanto en las obras realizadas por viajeros artistas extranjeros (como en las de David Roberts, George Vivian o Nicolas Chapuy).

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 51/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

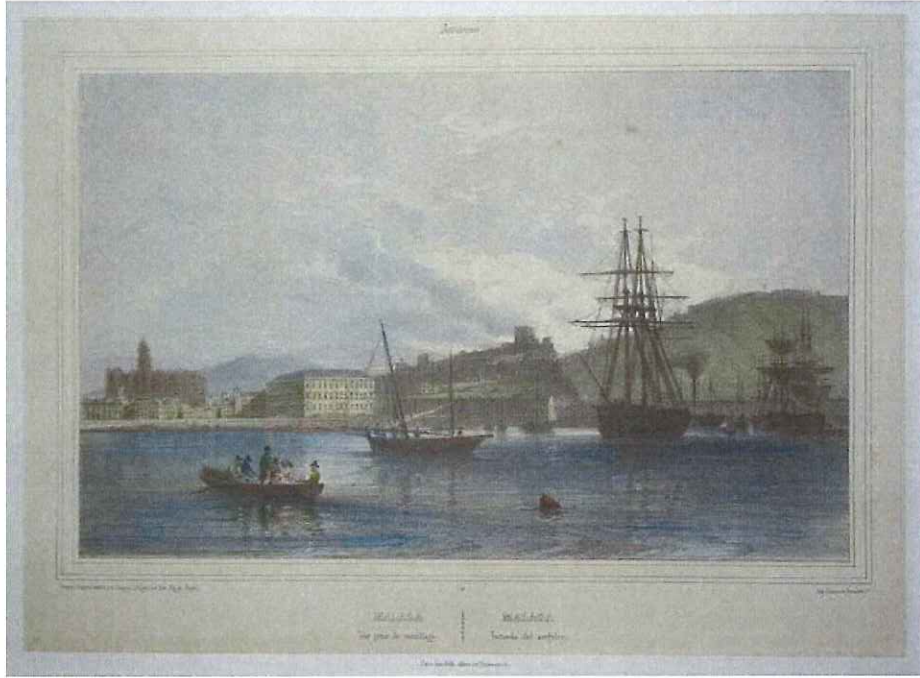


Ciudadela y Puerto de Málaga. David Roberts, 1837



Málaga. George Vivian. 1838

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 52/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Málaga tomada del surgidero. Nicolas Chapuy, 1844

También fue un escenario recurrente entre pintores paisajistas malagueños del siglo XIX, como Manuel Barrón y Castillo o Emilio Ocón. Una copia de la obra de este último, 'Crepúsculo en el puerto de Málaga' fue realizada por José Ruíz Blasco, y a su vez ésta fue copiada por su hijo, Pablo Ruiz Picasso, en su obra homónima. Se trata de la que es considerada como el primer óleo de Picasso. Respecto al original, Picasso, además de emplear un trazo más vigoroso, suprime algunos de los elementos de la obra original (barcos, construcciones) que entorpecían lo que a él le interesaba destacar: el mar, la montaña y las principales construcciones de la ciudad: la Aduana y la torre de la Catedral.

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 53/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Manuel Barrón y Carrillo. Puerto de Málaga. 1847



Emilio Ocón y Rivas. Vista del Puerto de Málaga. 1881

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 54/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Emilio Ocón y Rivas. Crepúsculo en el Puerto de Málaga. 1878

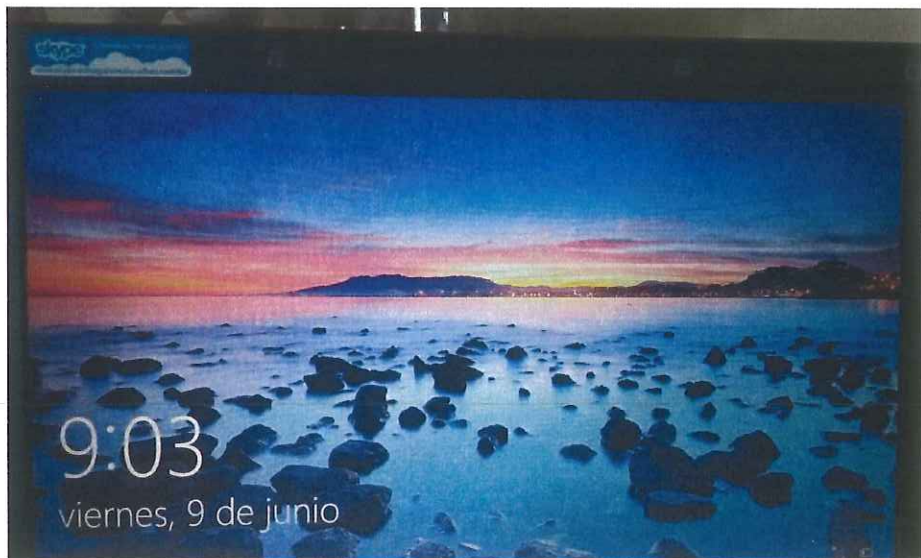
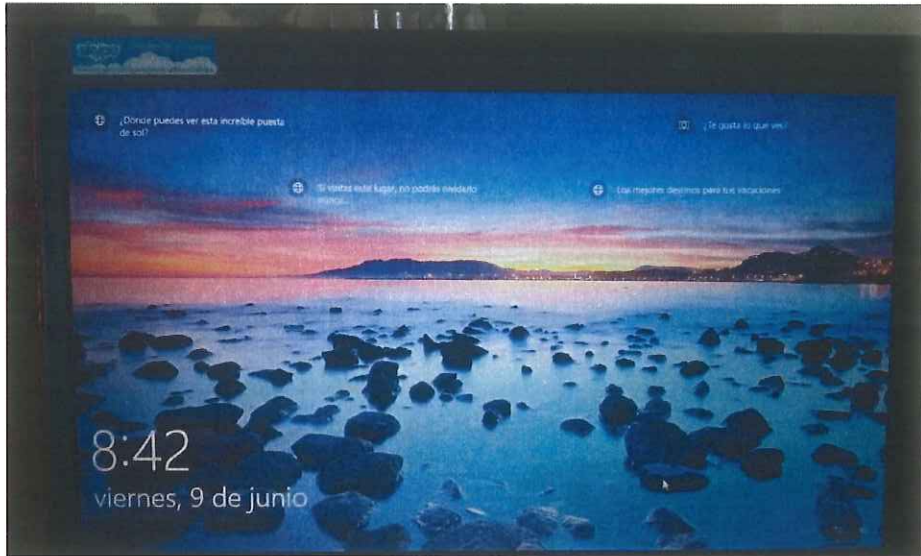


Pablo Ruíz Picasso. Crepúsculo en el puerto de Málaga. 1889

El reconocimiento del atractivo paisajístico de la bahía de Málaga llega también por otras vías, entre las que podemos destacar, por su carácter contemporáneo y por su relevancia internacional, su inclusión en el catálogo de imágenes de Windows Spotlight, una aplicación de Microsoft que envía de forma remota una imagen de calidad para el fondo de la pantalla de bloqueo de los ordenadores que tengan el sistema operativo Windows 10. Esta aplicación recopila y envía de forma automática imágenes de gran

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 55/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

calidad y espectacularidad procedentes de todo el planeta, con frecuencia paisajes, siendo la mayoría de ellos poco conocidos, por lo que atraen más la atención del usuario. En algunas ocasiones, Microsoft adjunta mensajes destinados a despertar la curiosidad del usuario sobre el lugar en cuestión. Este es el caso de esta imagen de la bahía de Málaga, que incluye frases como *'¿dónde puedes ver esta increíble puesta de sol?'* o *'si visitas este lugar no podrás olvidarlo nunca'*. La imagen está tomada desde un lugar emblemático para la ciudad y muy visitado, los Baños del Carmen.



Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 56/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

3. El impacto paisajístico de la edificación prevista.

Como recoge el expediente en tramitación, la edificación prevista se elevará 150 metros sobre la plataforma del morro, que se encuentra a 2 metros de altura sobre el nivel del mar y cuyos elementos más elevados poseen una altura máxima aproximadamente de 11 metros. Por tanto, se producirá un cambio drástico en la percepción de ese enclave, un lugar central de la ciudad, de la bahía de Málaga y de la Aglomeración Urbana de Málaga, como se señaló en el apartado 1. Por tan drástico cambio de altura, dicho emplazamiento, que en la actualidad cuenta con una escasa visibilidad debido a su baja cota, aumentará de una forma radical su visibilidad, convirtiéndose en uno de los lugares más conspicuos de la ciudad, si no en el que más. Además, el edificio (en rigor, un rascacielos) sobresaldrá de forma destacada al ocupar el mar la mayor parte del espacio circundante y al no existir construcciones residenciales en su entorno, ni otro tipo de instalaciones que se acerquen a dicha altura, su incidencia visual se acentuará. Las instalaciones portuarias, como las grúas, no pueden ser utilizadas en modo alguno como elemento de comparación, por varios motivos: son elementos provisionales, son móviles, no son compactas, en cualquier caso tienen una altura muy inferior (recordemos que de las grandes grúas de contenedores ya no permanece ninguna en el puerto de Málaga) y, ante todo, estas instalaciones forman parte del paisaje portuario, son funcionalmente necesarias, por lo que no se pueden hacer equivaler a construcciones que nada tienen que ver con el paisaje portuario.

En este sentido, el impacto, además de su afección visual, afectaría también al carácter del paisaje del lugar escogido, un paisaje de tipo portuario en el que un rascacielos aparecería como un elemento ajeno. Según Kaplan y Kaplan, el primer impacto sobre el paisaje es la incoherencia en su organización. Finalmente, es necesario valorar el impacto que el rascacielos supondrá sobre la imagen nocturna de la ciudad, emergiendo como un foco luminoso en un entorno marítimo de baja o nula iluminación.

3.1 Cálculo de la Cuenca Visual del edificio proyectado.

Se ha realizado la cuenca visual del edificio proyectado, un parámetro absolutamente esencial y determinante para calibrar el impacto visual del edificio (y de cualquier otro posible impacto visual). A pesar de ello, que sepamos, no se había realizado previamente, pese a que su cálculo resulta perfectamente factible, como podemos comprobar a continuación.

Se ha realizado el cálculo de la cuenca visual que tendría del edificio proyectado, tomando como referencia una altura de 135 metros (137 m.s.n.m.), altura inicialmente anunciada por los promotores, por lo que los resultados con una altura de 150 metros serían aún mayores. El cálculo se ha efectuado sobre un Modelo Digital del Terreno (MDT) de la provincia de Málaga de una resolución de 25x25 metros. La fuente es el Centro de Descargas del Centro nacional de Información Geográfica del Instituto

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 57/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

Geográfico Nacional (Ministerio de Fomento). Otros datos técnicos son los siguientes: Sistema Geodésico de Referencia: ETRS89 Sistema de Coordenadas Proyectadas: ETRS89 / UTM Zona 30 Formato: ASCII matriz ESRI (*.asc). Se ha empleado el software ArcGIS 10.3, realizándose el cálculo a través de su herramienta Viewshed. Para el cálculo de la cuenca visual hacia el mar se ha utilizado como límite la curvatura de la Tierra, generada de forma automática. En algunos puntos de la costa granadina pueden encontrarse inexactitudes en la superficie marítima visible debido a que el MDT se limita a la provincia de Málaga e incluye únicamente las zonas limítrofes de la de Granada.

El Modelo Digital del Terreno se basa en el relieve, no incluye construcciones ni infraestructuras. Por ello, los resultados han de considerarse como aproximaciones a la visibilidad real, con independencia de las posibles inexactitudes que la base digital utilizada, la resolución del MDT o el procedimiento automático de cálculo hubieran podido generar.

Los resultados obtenidos, que se pueden observar en el mapa correspondiente, ofrecen una cuenca visual de gran extensión. Sus magnitudes son las siguientes:

Superficie visible total: 1.025.419,11 has.

Superficie terrestre visible: 95.028,43 has.

Superficie marítima visible: 930.390,68 has.



JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 58/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	

Cuenca visual del edificio previsto. Elaboración propia a partir de MDT Instituto Geográfico Nacional.



Cuenca visual del edificio previsto. Detalle zona terrestre visible (rojo) y parte zona marítima visible (azul).
Elaboración propia a partir de MDT Instituto Geográfico Nacional.

Traducido a otra unidad de superficie, el kilómetro cuadrado, los resultados indican que la superficie visible total (terrestre y marítima) superaría los 10.200 km², una superficie mayor que la provincia de Málaga (7.307 km²). Si nos centramos únicamente en la superficie visible terrestre, abarcaría 950 km², que supone el 13% de la superficie de la provincia de Málaga. Si tomamos en cuenta los municipios afectados más cercanos, la superficie desde la que sería visible el edificio, según los cálculos automatizados obtenidos, supondría el 61,7% de su superficie en el término municipal de Málaga, cifra que ascendería al 82,69% en el de Rincón de la Victoria, al 90,34% en Alhaurín de la Torre o al 97,42% en el de Torremolinos.

La cuenca visual alcanzaría una profundidad muy amplia en todas las direcciones: 55 kms al este, 30 kilómetros hacia el norte, 60 kms hacia el oeste y 58 kms hacia el noroeste. Por el mar, la longitud máxima sería de 90,1 kilómetros, que representaría la línea del horizonte tomada desde el punto de referencia.

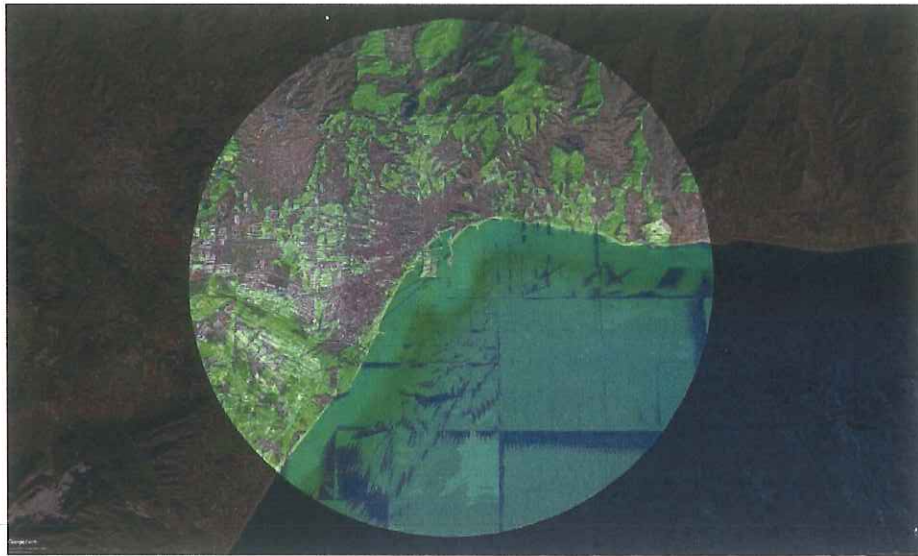
Por espacios geográficos, la visibilidad sería prácticamente completa desde la ciudad de Málaga y la zona litoral de la bahía de Málaga. Sería muy amplia sobre importantes sectores de los montes de Málaga, sobre todo en las laderas meridionales orientadas al

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 59/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

sur, y sobre el valle del Guadalhorce, exceptuando los terrenos bajos al oeste de la Sierra de Cártama. Alcanzaría también al cinturón montañoso que rodea al valle del Guadalhorce, desde la Sierra de las Nieves a la Sierra de Aguas, y, más al oeste, a diferentes puntos de la Serranía de Ronda. Por el suroeste abarcaría una parte sustancial de la Sierra de Mijas, así como de la Sierra Blanca de Marbella o la Sierra Real de Istán.

La existencia de una cuenca visual de gran amplitud, como es el caso, implica que la construcción del objeto alteraría vistas profundas y, en el caso de cuencas visuales concéntricas, como la que nos ocupa, que dañaría perspectivas abiertas. Además, cuánto más amplia es la cuenca visual, más potencialidad tiene de afectar a perspectivas de calidad, tanto por su valor estético como por su simbolismo.

Por otro lado, para poder apreciar la visibilidad del edificio previsto sobre las zonas construidas, se ha utilizado el programa Google Earth Pro, a través del establecimiento de una Marca de Posición en el lugar y la altura previstos. Con la herramienta Cuenca Visual se visualiza su cuenca visual en 3 dimensiones, aunque limitada a un radio de 10 kilómetros. Sus resultados se presentan en el siguiente mapa general y en su correspondiente detalle. Como podemos observar, especialmente en el detalle, desde numerosas edificaciones en altura de la ciudad, bastantes de ellas situadas en el interior de la ciudad, sería visible el rascacielos.



Resultados cuenca visual. Modelo de Google Earth Pro (límite: 10 kms)

Nº Reg. Entrada: 202399901140705. Fecha/Hora: 01/02/2023 20:14:13

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 60/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Resultados cuenca visual. Modelo de Google Earth Pro (detalle en parte central de Málaga). Zonas visibles en tonos verdes.

3.2 Análisis de Incidencia Visual

El análisis de incidencia visual tiene por objeto estimar de la forma más detallada posible el número de observadores potenciales de un determinado elemento del territorio. Para ello se suelen tomar como puntos de referencia los lugares que concentran la población: vías de comunicación, núcleos de población y espacios públicos de especial relevancia.

Respecto a las vías de comunicación, el edificio proyectado sería visible desde vías muy transitadas de la ciudad y de su entorno. Dentro de la ciudad, la visibilidad se produciría principalmente a lo largo del eje litoral, compuesto por calle Pacífico por el Oeste, Avenida Manuel Agustín Heredia por el centro y Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso por el este. Este eje litoral supone uno de los de mayor tráfico, reuniendo valores de Intensidad Media Diaria (IMD) que se sitúan entre los más elevados de la ciudad. Según datos del Ayuntamiento de Málaga (2022, 3º cuatrimestre), y tomando las direcciones en las que se produciría la incidencia visual del edificio, calle Pacífico cuenta con una IMD de 10.318 vehículos en dirección este, cifra similar a la que registra el paseo marítimo Antonio Machado, también en dirección este: 9.482 vehículos. Por su parte central, la Avenida Manuel Agustín Heredia alcanza una IMD de 27.292 vehículos en dirección este y 14.254 en dirección oeste. Por la zona oriental de la ciudad, el paseo marítimo Pablo Ruiz Picasso alcanza una IMD de 22.849 vehículos en dirección oeste. El edificio sería visible también desde el enlace de la autovía MA24, a la altura de la Araña, hasta su entrada a la ciudad a la altura del puerto deportivo de El Candado.

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 61/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

Respecto a las rondas de circunvalación y las autovías de acceso a la ciudad, el edificio sería visible desde numerosos y relevantes puntos de visión, entre ellos las principales entradas a la ciudad. Desde la autovía A7, en sentido Cádiz, sería perceptible en diversos puntos, pero especialmente a la altura del enlace de El Palo, que supone uno de los principales accesos a la ciudad desde la parte oriental de la provincia. Según el mapa provincial de tráfico del Ministerio de Fomento (disponible en la web del Ministerio), ese tramo contaría con una IMD (los datos se refieren siempre a ambos sentidos) de unos 75.000 vehículos diarios (75.483). Igualmente, desde la misma autovía A7 el rascacielos sería visible, en sentido Almería, en diversos puntos, destacando el tramo existente de la circunvalación de Torremolinos y el túnel de Churriana, con una IMD sería de 120.246 vehículos.

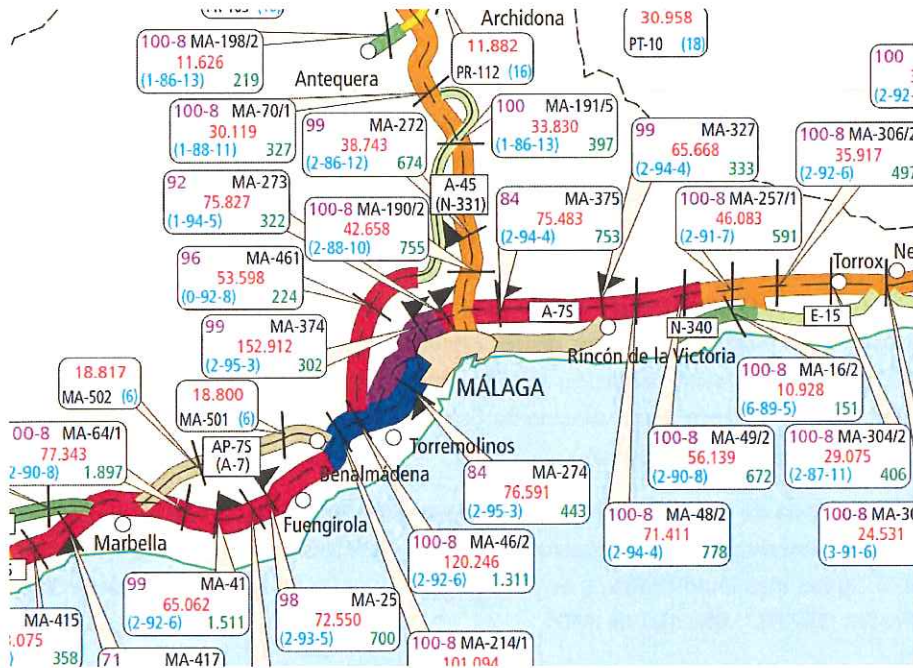
En la autovía de acceso a Málaga por el oeste (MA-20), el rascacielos sería visible en sentido Almería a la altura de Guadalmar (76.591 vehículos de IMD), otra de las entradas a la ciudad más importantes, y en sentido Cádiz en el tramo anterior al túnel Ortega Prados (152.912 vehículos de IMD).

Desde la autovía A45, que conecta Málaga con Granada, Sevilla y Córdoba, el rascacielos sería visible desde la entrada a Málaga por el norte, a la altura del enlace del Pantano del Agujero, constituyendo el fondo escénico de la perspectiva. En dicho enlace, la IMD es de 39.685 vehículos/día. Finalmente, también constituiría el telón de fondo de la perspectiva desde el acceso a Málaga por la autovía A357, que une Málaga con el valle del Guadalhorce. Su IMD, en el punto de aforo más cercano, es de 42.658 vehículos.

Por tanto, podemos valorar la incidencia visual del edificio proyectado como muy elevada, siendo visible desde vías urbanas de gran relevancia y desde numerosos puntos de las autovías de acceso y circunvalación a la ciudad, entre ellos prácticamente todas las principales entradas a la ciudad. Estos puntos con visibilidad al rascacielos se sitúan en las carreteras de mayor tráfico de la provincia, y la mayoría de ellos cercanos a las estaciones de aforo que registran más volumen de tráfico en cada una de estas carreteras.

En definitiva, se puede concluir afirmando que esta edificación sería visible desde la mayoría de los puntos de mayor tráfico de las carreteras de la provincia de Málaga y desde ejes viarios intraurbanos de gran importancia.

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 62/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



Mapa de tráfico 2018. Entorno metropolitano de Málaga. Fuente: Ministerio de Fomento. Mapa de tráfico. Serie Histórica.

Desde otro tipo de vías de comunicación, el rascacielos sería igualmente muy visible. Por ejemplo desde las rutas marítimas. El mar supone la vía de entrada a la ciudad para el tráfico marítimo de pasajeros, bien a través de líneas regulares o bien por el tráfico de cruceros. En total, según datos oficiales provisionales de la Autoridad Portuaria de Málaga, 1.093.041 pasajeros en 2022, de los cuales casi $\frac{3}{4}$ partes, 722.968, eran cruceristas. Especialmente importante es este componente turístico del tráfico marítimo: el edificio supondría la primera imagen de la ciudad, una imagen de la fachada marítima de la ciudad que quedaría drásticamente alterada si se llevara a cabo la actuación prevista.

Igualmente, desde las rutas aéreas existentes en el entorno de Málaga, y particularmente en las que tienen como salida o destino al aeropuerto de Málaga, el rascacielos ocuparía un protagonismo muy destacado en las vistas hacia la ciudad debido a la cercanía del emplazamiento previsto con las rutas de aproximación al aeropuerto.

El aeropuerto de Málaga tuvo un volumen de pasajeros en 2019 (último año previo a la pandemia) de 19.798.215viajeros. Para estimar más ajustadamente el número de observadores potenciales del futuro rascacielos sería necesario restar los pasajeros correspondientes a los vuelos que despegaron tomando la ruta septentrional, ya que no tendrían visibilidad hacia el lugar previsto (en el resto de operaciones sí existiría esa

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 63/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	

visibilidad), y dividir el número de pasajeros por el número de filas de cada aeronave, teniendo en cuenta que, habitualmente, sólo desde una de esas filas se tendría visión hacia el lugar del posible impacto; por otra parte, se deberían restar, en principio, los vuelos nocturnos, a pesar de que el edificio muy probablemente estaría iluminado durante parte de dicho horario nocturno, suponiendo esto en sí mismo también un impacto. Aunque sería necesario realizar un estudio pormenorizado de todos estos criterios para ofrecer una cifra más exacta, una estimación aproximada del número de observadores potenciales, utilizando los criterios anteriores de forma genérica (criterios generales: 3 de cada 4 operaciones, 1 de cada 6 filas, un 50% de vuelos diurnos), podría ofrecer un volumen de más de 1 millón de pasajeros anuales, una parte muy importante de los cuáles serían, dada las características del tráfico de pasajeros del aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, turistas.

Respecto a los núcleos de población, sería necesario realizar un estudio de visibilidad pormenorizado. De forma genérica, de un análisis preliminar se puede estimar que el edificio previsto sería visible en amplias zonas de la ciudad de Málaga, especialmente en todo el frente litoral (por el oeste, el centro y el este de la ciudad), en barrios situados en la margen derecha del Guadalmedina y en numerosas construcciones situadas en colinas o en laderas montañosas, especialmente en las zonas centro (Gibralfaro-Monte Sancha, El Ejido), noroeste (Atabal) y este de la ciudad (Morlaco, Pedregalejo, Cerrado de Calderón, El Palo, El Candado). Igualmente, sería perceptible en plantas elevadas de inmuebles plurifamiliares situados más al interior de la ciudad. En total, la ciudad contaba en 2022 con un volumen de población de 579.072 habitantes (Fuente: INE).

Desde municipios pertenecientes a la Aglomeración Urbana de Málaga también se produciría una clara incidencia visual, sobre todo en la parte litoral y en zonas elevadas. Serían los casos de Torremolinos (68.819 habitantes en 2016) y Rincón de la Victoria (50.569 habitantes), así como, de forma más parcial, de Benalmádena (73.160 habitantes) o Alhaurín de la Torre (42.531 habitantes).

Por lo que respecta a los espacios públicos de especial concentración de la población, el rascacielos sería visible desde los existentes en la franja litoral, particularmente desde las playas de la ciudad (al este y al oeste) pero también desde espacios públicos como el Palmeral de las Sorpresas, la plaza de la Marina, el Parque de Málaga, el del Morlaco o el Parque de Huelin. Más alejados del frente litoral, sería visible también desde focos de concentración de la población como el entorno del Palacio de Ferias y Congresos, o en espacios monumentales muy visitados, como la Alcazaba o el Castillo de Gibralfaro y su cercano mirador. Si consideramos otros municipios metropolitanos, desde las playas de Torremolinos y Benalmádena (hasta Puerto Marina), por el lado oeste, y las de Rincón de la Victoria-Torre de Benagalbón, por el este, sería visible el rascacielos, al igual que desde instalaciones de ocio como el teleférico de Benalmádena.

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 64/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

3.3 Tipos de impactos generados

Las características tipológicas del edificio proyectado y su emplazamiento central en la ciudad y la bahía de Málaga conducen a la generación de una cuenca visual de enormes dimensiones y de una incidencia visual muy alta. Entre los impactos visuales que la construcción del rascacielos provocaría el más inmediato es la ruptura o la **quiebra de vistas abiertas y panorámicas**, hacia el mar o hacia los márgenes de la bahía. En la actualidad, estas vistas poseen una profundidad de decenas de kilómetros, sobre todo en dirección al horizonte marino pero también entre los terrenos que convergen en la bahía de Málaga. Sus límites son naturales, tanto el propio horizonte como las alineaciones montañosas de la sierra de Mijas, por el oeste, o los montes de Málaga, por el este. Desde muchos puntos de visión existentes a ambos lados de la bahía, la construcción del edificio significaría reducir de la mitad a 2/3 la profundidad de la cuenca visual en esa dirección. Respecto a las vistas existentes sobre el mar, la reducción sería muchísimo más intensa. Las vistas abiertas han sido objeto de regulación en las distintas leyes del suelo. Reproduciendo de forma prácticamente idéntica el texto de anteriores leyes del suelo, la vigente Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana (ley 7/2015), recoge, en su artículo 20 (Criterios Básicos de Utilización del Suelo) el siguiente texto, cuyo espíritu, al menos, quedaría afectado por esta construcción:

Las instalaciones, construcciones y edificaciones habrán de adaptarse, en lo básico, al ambiente en que estuvieran situadas, y a tal efecto, en los lugares de paisaje abierto y natural, sea rural o marítimo (...), no se permitirá que la situación, masa, altura de los edificios, muros y cierres, o la instalación de otros elementos, limite el campo visual para contemplar las bellezas naturales, rompa la armonía del paisaje o desfigure la perspectiva propia del mismo.

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 65/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

Un segundo impacto tiene que ver no con las dimensiones de las panorámicas, sino sobre la **pérdida de calidad de las vistas**. Aunque no es éste el lugar para reproducir resultados de estudios de preferencias paisajísticas, es un hecho muy conocido que las preferencias de las sociedades contemporáneas hacia los paisajes marítimos y montañosos constituye un eje muy consolidado en dichas preferencias. En este sentido, el rascacielos impacta drásticamente sobre las vistas al mar, algo que, importante de por sí, multiplica su importancia tratándose de una ciudad volcada, topográficamente, al mar. No es necesario seguramente incidir en el valor de estas vistas en el contexto mediterráneo, ya que es algo que, por ejemplo, cualquier promotor inmobiliario conoce perfectamente y que numerosos estudios han ratificado. Igualmente, la montaña como paisaje constituye vector muy claro de las preferencias paisajísticas de las sociedades contemporáneas, como lo supone la combinación mar/montaña, que resultaría seriamente dañada en Málaga con la construcción de este edificio.

Uno de los impactos más relevantes sobre el paisaje de esta actuación tiene que ver con la **ocultación y pérdida de relevancia de hitos paisajísticos** de primer orden, tanto de aquellos procedentes del patrimonio cultural, como la Alcazaba, el castillo de Gibralfaro, la Catedral, las chimeneas industriales o la Farola, como de otros de carácter natural, como el monte San Antón o el mismo monte Gibralfaro. Debido a la posición central que tiene en la bahía de Málaga el emplazamiento previsto para el rascacielos, prácticamente todos estos hitos paisajísticos quedarían, en algunos ejes visuales, ocultos por este edificio, total o parcialmente, especialmente desde el mar, pero también, en algunos casos, desde puntos de visión en tierra firme. Desde otros muchos puntos, en los que no se ocultaría el hito, sí que se produciría una notable pérdida de relevancia del mismo, empequeñeciéndose y perdiendo relevancia respecto a este objeto, cuyas dimensiones reduciría la función referencial y simbólica de estos hitos del paisaje.

Los hitos paisajísticos constituyen elementos del patrimonio paisajístico de la ciudad y su entorno. Pero, además, varios de ellos, como la Alcazaba, el castillo de Gibralfaro o la Catedral están catalogados como BIC, Bienes de Interés Cultural, categoría de protección que también posee el Conjunto Histórico de Málaga. En otro de los casos, la Farola se encuentra incoada como BIC, afectándole las mismas determinaciones que a los BICs ya declarados. En este sentido, la ley nacional de Patrimonio Histórico prohíbe todo tipo de instalaciones o construcciones que perturben la contemplación de un Monumento. Por su parte, la ley de Patrimonio Histórico de Andalucía recoge, en su artículo 19, el concepto de contaminación visual o perceptiva, recogiendo en su significado 'toda interferencia que impida o distorsione su contemplación'. Es evidente que una actuación de esta naturaleza atenta contra dicho artículo.

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 66/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

Por otra parte, la construcción provocaría también como impacto visual la **alteración de la fachada marítima de la ciudad**, suponiendo su radical transformación. No existe en la ciudad construcción alguna de semejante altura y volumetría, y mucho menos edificios residenciales. Los más elevados de su entorno más cercano tienen una altura sustancialmente menor que la mitad de la altura del que se proyecta en el puerto. Por tanto, la alteración de la fachada sería radical. La fachada marítima de la ciudad abarca el conjunto de la misma, no sólo la de su parte central. Se extiende hacia el oeste y hacia el este, por lo que tendrían un carácter envolvente desde el mar, y sería perceptible desde numerosas vistas cruzadas producidas a ambos lados de la bahía, especialmente en las procedentes de la zona oeste. Por esta configuración de la ciudad, su fachada marítima es muy visible, y forma parte de los paisajes cotidianos de los habitantes de la ciudad, aquellos que el Convenio Europeo del Paisaje insta a prestarles atención. Aunque sobre esta fachada se hayan producido alteraciones en las últimas décadas, particularmente en la parte central de la ciudad, el cambio que se plantea sería de una intensidad desconocida en la historia de la ciudad. En cualquier caso, el enfoque que contempla su construcción es erróneo: la existencia de puntos degradados en la misma debe conducir a la formulación de propuestas de recuperación paisajística, no servir de coartada para erigir impactos mayores.

Finalmente, otro tipo de impacto visual se produciría en la percepción de los elementos estructurantes del paisaje, que quedaría interrumpida por la construcción de este edificio. Además del mar, las alineaciones montañosas, próximas y lejanas, vertebran perceptivamente la ciudad y buena parte de la provincia. En primer plano, las estribaciones meridionales de los montes de Málaga, con el monte Gibralfaro en primer término; un segundo nivel intermedio, constituido por la sierra de Mijas por el oeste, la sierra de Cártama por la parte central y los Montes de Málaga por el este; un tercer nivel más lejano, con el arco montañoso calcáreo que cierra el valle del Guadalhorce por norte y oeste (con la Sierra de las Nieves como componente más destacado) y con la Sierra de Almijara por su parte más oriental. Como se puede observar en varias de las imágenes que acompañan este informe, el rascacielos no sólo incidiría, a modo de intrusión, sobre las vertientes montañosas, sino que superaría perceptivamente en numerosos puntos de visión la altura de dichas cumbres montañosas.

No son únicamente impactos visuales los que se producirían sobre el paisaje. También quedaría afectado el **carácter del paisaje** en el lugar elegido. Se trata, en este caso, de criterios de naturaleza simbólica y de identidad colectiva. Como se indicó al referirnos a sus valores paisajísticos, el Morro atesora valores simbólicos para una parte de la población de la ciudad, actualmente degradados pero con potencial para ser recuperados con una intervención adecuada e integrada paisajísticamente. En este

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 67/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

sentido, la construcción del rascacielos implicaría la imposibilidad de recuperación de este espacio y la pérdida definitiva de sus valores paisajísticos. Por último, el puerto de Málaga cuenta también con un valor histórico, que abarca ya cinco siglos. La introducción de construcciones e instalaciones no portuarias altera drásticamente el paisaje portuario y lo desnaturaliza.

4. Conclusiones.

En general, y a modo de **conclusión**, tanto la ciudad como la bahía de Málaga poseen una **identidad y unos valores paisajísticos que se vería muy gravemente afectados** por la construcción de este edificio. El impacto visual sería muy alto, produciendo el edificio una enorme cuenca visual, y sería visible desde los principales puntos de incidencia visual de la ciudad y su entorno. Afectaría a las vistas existentes sobre la bahía de Málaga, reduciendo sus dimensiones y alterando sus cualidades estéticas. Provocaría el empequeñecimiento y la pérdida de relevancia de los principales hitos paisajísticos de la ciudad, muchos de ellos de carácter patrimonial. Alteraría radicalmente la fachada marítima de la ciudad. Finalmente, afectaría a la identidad paisajística del lugar elegido.

El paisaje tiene un origen social, emana de una determinada cultura, y como tal tiene un valor patrimonial y cultural, trascendiendo la visión exclusivamente monumental de la cultura. Cualquier intervención debe considerar la variable paisajística, bien orientada a su protección, bien destinada a su recuperación o bien dirigida a su enriquecimiento y mejora. Además, supone un activo territorial de primer orden, motor de actividades como el turismo o la construcción, que deben llevarse a cabo de forma sostenible para no deteriorar el recurso. Esto lo entendió bien la ciudad en otros casos, como el proyecto de hotel en El Morlaco de los años 80, y lo ha entendido también la ciudad de Marbella, cuando impidió la construcción de varios rascacielos hace pocos años. En otras épocas, en cambio, se impuso la visión cortoplacista en la ciudad de Málaga, en pleno desarrollismo, y se llevaron a cabo actuaciones que degradaron su paisaje urbano. Los argumentos desarrollados entonces, 40 o 50 años atrás, son los mismos que se manejan ahora por parte de los que impulsan este rascacielos.

Por último, se debe tener en cuenta el grave precedente que supondría ignorar o despreciar el impacto visual de este edificio en ese lugar y en esta ciudad de más de 2.500 años de historia. ¿Qué actuación futura en la ciudad se podría rechazar por su impacto visual? ¿Con qué argumentos mínimamente coherentes?

Málaga, enero de 2023.

JOSE LUIS GAMEZ MARTIN		01/02/2023 20:14	PÁGINA 68/68
VERIFICACIÓN	PEGVEXW2PZZZQR8Y2Y5GZMLL5VXG8U	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

