



DILIGENCIA: Para acreditar que la presente documentación, numerada de la 1 a la 23, cumplimenta las observaciones del acuerdo de aprobación inicial de la Ilma. Junta de Gobierno Local de 15 de junio de 2018, a tenor de lo indicado en el informe técnico de 18 de diciembre de 2018 del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística.

Málaga, 9 de enero de 2019
La Vicesecretaria Delegada de la G.M.U.

Fdo.: Victoria E. del Río Florido.-

aria de Málaga

Victoria E. del Río Florido

PROPUESTA DE

**"MODIFICACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS EN
LA PLATAFORMA DEL MORRO E INCREMENTO
DEL ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD
EN EL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MÁLAGA"**

Resumen Ejecutivo

octubre 2018

OBJETO DE LA DOCUMENTACIÓN

El ámbito de esta modificación está dentro de los límites del dominio público portuario y es la Autoridad Portuaria del Puerto de Málaga, como Entidad Pública y Autónoma, quien tiene encomendada la formulación del Plan Especial del Sistema General Portuario. (Artículo 56 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

Así, el objeto principal de la propuesta de modificación puntual de elementos en la Plataforma del Morro debe ser entendido desde la necesidad de su adecuación a los parámetros necesario para hacer posible **la implantación de un importante Centro Hotelero de Lujo (con categoría de 5 estrellas)** en 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 el lugar estratégicamente escogido para dicha actuación y, además, que complete y potencie los usos ciudadanos y comerciales del Muelle 1 y 2.

JUSTIFICACIÓN

— JUSTIFICACIÓN URBANÍSTICA.

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

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

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

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

- **Uso General:** Zona III Uso Portuario Ciudadano
- **Usos Pormenorizados:** CT (turístico) + CR (ocio y recreo) + CC (cultural) + CH (hotelero) + PT (portuario turístico) + PD (portuario deportivo) + PS (servicios portuarios) + VR (uso viario rodado) + VP (uso peatonal) + AS (uso aparcamiento en

superficie) + AB (usos aparcamiento bajo rasante) +ZV (uso de zonas verdes y espacios libres)

La realidad en este momento es que de los usos pormenorizados establecidos en el Plan Especial vigente tan sólo se dan el uso peatonal y el de aparcamiento en superficie para la totalidad de la parcela (15.595 m²), lo cual, estando legitimado por dicho Plan Especial vigente, no deja de ser un “espacio residual”, con una total falta de interacción con el entorno más próximo (Muelle Uno, Malagueta, etc.) que ha terminado por ser un espacio sin actividad urbana tan sólo destinado al aparcamiento puntual de autobuses para cruceristas y vehículos de cortesía, muy similar a la situación previa existente en su día en los muelles 1 y 2 del Puerto de Málaga cuya transformación ha supuesto un éxito incontestable.

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

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

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

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

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

1. Uso público:

- Plaza polivalente ajardinada de usos varios.
- Área acceso al Real Club Mediterráneo y distribuidos de tráfico.
- Área espera para cruceristas.
- Zona ajardinada.

2. Aparcamientos:

- Paradas taxis.
- Estacionamiento autobuses cruceristas.

Por todo ello, las mejoras que esta Modificación Puntual suponen para el bienestar de la población, comparando la situación actualmente prevista por el planeamiento y la generada por la modificación propuesta con la implantación de un complejo hotelero y zonas de ocio y zonas de libre esparcimiento en un suelo antropizado de reciente creación

y que actualmente tiene un uso residual como aparcamiento, además de ser evidentes con las cifras aportadas, aportan una alternativa con espacios de pública concurrencia (Hotel, salones de congresos, zona comercial, plazas y jardines, aparcamientos de uso público, etc.) que demuestran que la situación actual es muy mejorable desde el punto de vista del bienestar de la población.

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

— JUSTIFICACIÓN DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS.

Tal como se recoge en el informe sobre la “MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO 2015 PARA USOS DE LA ZONA DEL ATRACADERO ADOSADO AL DIQUE DE LEVANTE Y DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA DEL MUELLE UNO, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE MÁLAGA”, de fecha 28 de julio de 2015:

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

(...)

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

Según la cartografía recogida en Separata nº 1, las cotas del terreno en el ámbito de estudio se encuentran por debajo de 50 metros y la cota del edificio objeto de esta modificación del Plan Especial sería, como máximo, de 150 m. (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), altura inferior a la servidumbre aeronáutica de 175 m.

Asimismo, según el artículo 10 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por R.D. 297/2013, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (ASESA) podrá prohibir,

limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades.

En consecuencia, con todo lo anteriormente expuesto, la "MODIFICACIÓN PUNTUAL DE ELEMENTOS DEL PLAN ESPECIAL EN LA PLATAFORMA DEL MORRO DEL PUERTO DE MÁLAGA", en el término municipal de Málaga, en lo que a Servidumbre Aeronáutica se refiere, con las condiciones mencionadas anteriormente, no vulneran las limitaciones de servidumbres aeronáuticas.

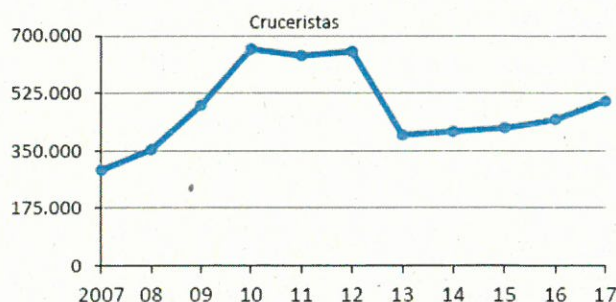
PROPUESTA

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

Además, la ubicación escogida permite la relación directa entre el complejo hotelero y las estaciones marítimas de cruceros construidas en la misma plataforma del Dique de Levante, con especial interés en los pasajeros de crucero en puerto base, que acostumbran a pernoctar, en ocasiones varias noches, en la ciudad en la que embarcan y/o desembarcan.

El Puerto de Málaga, en concreto, es el segundo puerto de la península, tras el de Barcelona, y el quinto de la península en número de pasajeros de cruceros con las siguientes cifras:

Año	Escalas	Pasajeros
2007	240	290.558
2008	268	352.875
2009	301	487.955
2010	321	659.123
2011	311	638.845
2012	293	651.517
2013	248	397.098
2014	227	407.870
2015	238	418.503
2016	251	444.000
2017 prev	300	+500.000



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

1.1. Delimitación del ámbito de la Modificación:

La actual 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 actuación asciende a 15.595 m² de suelo neto. Dejando como reserva de "ampliación" parte de la parcela "C" con una superficie de 2.015 m² de suelo para aparcamientos.

1.2. Techo máximo edificable:

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

Para ello se fija un techo máximo edificable sobre rasante de cuarenta y cinco mil metros cuadrados de techo (45.000 m²), que incluya todos los usos de la propuesta con una cierta permisividad, y de una planta bajo rasante para servicios y aparcamiento que permita cumplir con la reglamentación urbanística municipal vigente y con las reservas mínimas necesarias de aparcamiento que requiere la nueva operación hotelera que se pretende desarrollar.

1.3. Incremento del índice de edificabilidad. Justificación de la edificabilidad máxima permitida:

Siguiendo las determinaciones del apartado 4 del artículo 13 de las ordenanzas generales de edificación de la Modificación del Plan Especial del Puerto vigente (2010), en referencia a la EDIFICABILIDAD MÁXIMA SOBRE RASANTE de las edificaciones en la ZONA PORTUARIA-CIUDADANO, establece que el índice de edificabilidad aplicable sobre la superficie total de la zona no excederá de 0,50 m²t/m²s.

Seguendo este mismo artículo, las superficies construidas o pendientes de construir en toda la zona portuaria-ciudadano son:

- Zona muelle 1, 2 y esquina 1-2:..... 23.650,00 m²t
- Muelle de Heredia: 26.500,00 m²t
- Plataforma de San Andrés: 11.000,00 m²t

TOTAL 61.150,00 m²t

La superficie del ámbito portuario-ciudadano de la Modificación vigente es de unos 162.354,95 m². Aplicada esta superficie al índice máximo de edificabilidad (0,50) supone una edificabilidad máxima de 81.177,47m²t.

Teniendo en cuenta que el incremento de la edificabilidad en esta zona portuaria-ciudadano, por el posible desarrollo de la instalación hotelera es de 45.000 m²t, con las edificabilidades previstas suma un total de 106.150,00 m²t, muy por encima de los 81.177,47m²t máximos.

Es cierto que el Plan Especial primitivo del Puerto de 1998 (pág. 307) preveía con el mismo índice de edificabilidad de 0,50m²/m² (que no ha variado en ningún momento) sobre una superficie entonces de 270.000 m²s una edificabilidad máxima sobre rasante de 135.000 m²t, si bien en la propuesta se contemplaba un techo máximo sobre rasante de 123.000 m²t

En la situación actual, de acuerdo con lo previsto en la DEUP, y para hacer posible la edificabilidad total pretendida en esta nueva modificación del Plan especial que asciende a 106.150,00 m²t (incluyendo la propuesta de hotel) y sobre una superficie de 162.354,95 m², el índice de edificabilidad debería modificarse siendo este el resultante de dividir la superficie total por la edificabilidad la superficie de suelo

$$I_e = 106.150,00 \text{ m}^2\text{t} / 162.354,95 = 0,653 \text{ m}^2/\text{m}^2$$

En conclusión, el índice de edificabilidad sigue siendo un 13,7% inferior a la edificabilidad asignada en el Plan Especial de 1998.

1.4. Separación a linderos públicos:

Se establece una separación de la parcela a los linderos públicos de cinco metros (5 m) en todo su perímetro, incluso en el lindero colindante con el espaldón del dique de levante que se encuentra a veinte metros (20 m) medidos tierra adentro desde el paramento exterior del espaldón del Dique de Abrigo de Levante, según se establece en el artículo 72.4 del TRLPEMM, aprobado por R.D. 2/2011, de 5 de septiembre. No obstante, toda cimentación para la edificación de las instalaciones deberá respetar una separación mínima de aproximadamente 45 mt. medidos desde la cara exterior del espaldón del dique. En cualquier caso, su valor final se establecerá una vez comprobada que la cimentación del hotel no afecta a la estabilidad del Dique de Levante.

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

1.5. Altura máxima de la edificación:

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

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

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

1.6. Ocupación de los cuerpos edificados:

Se permite una ordenación libre de la edificación dentro de la delimitación establecida en la unión de las dos parcelas E y B, con las siguientes limitaciones de ocupación motivadas principalmente para controlar la escala volumétrica de la misma y evitar sus impactos visuales en la fachada marítima del Puerto y la Ciudad:

- Basamento (PB+2) + Torre: El conjunto basamento mas torre tendrá una ocupación máxima del cincuenta por ciento (50%). En ningún caso la ocupación de la torre será superior al diez por ciento (10%) de la superficie de actuación.
- Planta bajo-rasante: se permitirá la ocupación de dicha planta bajo rasante, con un retranqueo de al menos 45 mt. desde la cara exterior del dique, salvaguardando así la cimentación del cajón del dique; en cualquier caso, su valor final se establecerá una vez comprobada que la cimentación del hotel no afecta a la estabilidad del Dique de Levante. Esta reducción supone en la superficie total bajo rasante la ocupación de un 82.5% de la parcela.
- Espacios libres de uso público: serán como mínimo el 50% (incluido plazas, jardines, zonas de espera, aparcamientos de autobuses y taxis)

1.7. Posición de los volúmenes especificados:

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

- La ordenación del basamento deberá abrir sus fachadas comerciales a la Estación Marítima para potenciar la imagen urbana que requiere el conjunto

de las actuaciones en este sector Portuario del Dique de Levante, potenciando los espacios de acceso viario a la propia Estación Marítima y Puerto Deportivo.

- La torre del hotel procurará situarse en la cabecera de la parcela, dando su fachada al eje del paseo de acceso al Dique de Levante desde la Farola, liberando así el espacio colindante con la Estación Marítima, y Puerto Deportivo para evitar conflictos espaciales entre las edificaciones existentes.
- Los accesos al aparcamiento bajo-rasante deberán situarse evitando la congestión viaria de accesos.
- La reserva de ampliación de la parcela "C" deberá destinarse a solucionar los aparcamientos actualmente existentes en la parcela "E" donde se ubicará la propuesta.

1.8. Estudio de tráfico y movilidad. Aparcamientos públicos y privados:

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

En octubre de 2016, y una vez corregido en el sentido indicado, se hace una diagnosis del escenario previsto, una vez puestos en carga los dos focos generadores y atractores de flujos de movilidad -Hotel y Estación Marítima- para determinar las nuevas demandas generadas y el futuro modelo de movilidad. De ello, se apunta a: **(ANEXO 3)**

- Que los resultados evidencian que existe capacidad física y de gestión viaria suficiente para asumir el nuevo escenario de cargas y mantener patrones de movilidad convergentes con los actuales sin colapsos, se tendrán en el escenario futura una circulación con marcados comportamientos continuistas a los que actualmente se producen diariamente en este potente eje de conexión Este-Oeste de la ciudad de Málaga.
- Que, por tanto, se obtiene que las patologías de la circulación motorizada y con ellas, los patrones que se vienen apreciando en hora punta en la gestión de la movilidad en esta zona del espacio viario de la ciudad de Málaga, se deben en su totalidad, y de manera casi integral, a las componentes y características que han adquirido como casi únicos ejes de tráfico de paso y de conectividad Este-Oeste de la Ciudad.
- Que en el análisis se demuestra que el grado de representatividad de la nueva demanda generada en comparación con los tráfico de paso es pequeño, de segundo orden y menos relevante e influyente en los patrones generales de movilidad Este-Oeste a nivel Ciudad que los tráfico de base.
- Que, a nivel local, las intersecciones analizadas aumentan sus ratios de ocupación, tiempos de demora, y longitud de colas, **pero no se producen oscilaciones en los flujos que se transfieran en interferencias graves que pongan en riesgo la capacidad operativa del sistema viario del tronco**

principal Avda. Cánovas del Castillo – Paseo Los Curas – General Torrijos y sus conexiones con el Paseo de la Farola y Paseo Ciudad de Melilla. Por tanto, se entiende que **son asumibles** en las franjas punta del día. Aunque sus ratios de congestión aumentan y las fricciones se hacen un poco más densas, esta situación es transitoria a lo largo del día, las puntas diarias alcanzan las 4 horas en total. Además, se trata de un volumen total de horas muy bajo a lo largo del año.

- Que las nuevas demandas generadas no colapsarán los ejes viarios principales de comunicación Este-Oeste y tampoco limitarán la entrada y salida desde los viarios de acceso al Dique de Levante, si bien suponen un incremento sobre los tráficos habituales de paso.
- Que en el **evento del día de máxima solicitud planteado** representa un estado límite de servicio con probabilidad de ocurrencia muy baja. Que la afección directa global sobre la totalidad del espacio viario analizado oscila dentro de un orden de magnitud bajo, desde un 4.3% para Avda. Cánovas del Castillo sentido Este, hasta el 12,5% para Avda. Cánovas del Castillo en sentido Oeste.

Por todo ello se concluye que:

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

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

En cuanto a los aparcamientos, tanto públicos como privados, según lo establecido en la normativa vigente del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, aprobada por Orden de 28 de julio de 2011, BOJA nº 170 de 30 de agosto, así como con lo dispuesto por la Junta de Andalucía en el Decreto 47/2004, de 10 de febrero, de establecimientos hoteleros que estipula en su Anexo 1 "Requisitos mínimos específicos para el grupo de hoteles" requisito 5.B), lo siguiente:

- Para el hotel, las reservas mínimas en instalaciones de 5 estrellas: una plaza por cada 3 habitaciones, que corresponde aproximadamente a 135 plazas de aparcamiento.
- Para el uso del Centro de Congresos, las reservas mínimas serán de una plaza de aparcamiento por cada 15 localidades hasta 500 localidades de aforo, y a partir de esta capacidad, una plaza de aparcamiento por cada 10

localidades, por lo que con un aforo de 700 localidades se necesitarían aproximadamente 70 plazas;

- Para el uso del Área Comercial, la previsión de plazas tendrá una dotación mínima de 1 plaza por cada 25 m² de techo comercial de establecimiento >2500 m², por lo que para 6.500 m² aproximadamente sería necesario unas 260 plazas de aparcamiento.

Todas las plazas de aparcamiento de vehículos particulares deberán encontrarse dentro de la parcela del hotel, preferentemente bajo rasante, dando servicio a la Estación Marítima, mejorando en lo posible su funcionalidad y accesibilidad, que deberá seguir realizándose desde el viario existente y sus dos rotondas de interconexión. Por tanto, según la normativa vigente, y en una superficie aproximada bajo rasante de 12.870 m², supone la creación de entre 450 y 500 plazas de aparcamientos; cumpliendo las 465 plazas mínimas requeridas.

Además, se respeta los aparcamientos de autobuses actualmente existentes en las islas contiguas a la Estación Marítima (36 plazas), con 31 plazas para autobuses en la plataforma del dique.

También deberá establecerse una propuesta de paradas públicas de taxi para la demanda adicional de la Estación Marítima y del propio Hotel a lo largo de su fachada, localizando las reservas de aparcamientos de taxis dentro de la ordenación propuesta, con aproximadamente 34 plazas, y una oferta de aparcamientos controlados en la planta sótano para solucionar la demanda privada de la nueva propuesta que deberá cumplir con la normativa municipal para cada uno de los usos especificados en la propuesta, así como incluir la previsión en la reserva de "ampliación" especificada en la parcela "C".

La nueva propuesta no supone una pérdida de capacidad apreciable respecto a la situación actual. No obstante, el adjudicatario de la concesión deberá presentar un plan específico de aparcamientos durante la ejecución de las obras a fin de garantizar el servicio de autobuses y taxis destinados al tráfico de cruceros, que deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria de Málaga.

1.9. Calidad estética y aspectos medioambientales:

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

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

Igualmente, el tratamiento de los materiales deberá estar justificado por razones de integración arquitectónica, de durabilidad ante tales agentes meteorológicos y, por cuestiones visuales, de su importancia paisajística en la fachada marítima

portuaria y de la propia ciudad, debiendo incorporarse un análisis visual de la propuesta y su referencia formal al ámbito portuario en donde se ubica.

Asimismo, se ha de tener especial cuidado en los aspectos medioambientales tanto durante la fase de ejecución de las obras como durante la explotación del hotel, con objeto de ser medioambientalmente sostenible, de acuerdo con la normativa vigente en materia de emisiones y contaminantes físicos, de gestión de vertidos, etc.

1.10. Referencias con los “hitos” de la Ciudad y sus referencias paisajísticas:

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

1.11. Protección del Patrimonio Histórico, Arquitectónico y Arqueológico:

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

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

Así pues, el Patrimonio Arqueológico queda integrado por:

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

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

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

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

1.- Área Este, lindante con la Malagueta que incluye Muelle 1 y el dique de levante (Alternativa 1), presenta un espesor de rellenos y tramos esquistos, filitas y metareniscas que son la continuación hacia el mar a modo de saliente o cabo del Monte Gibralfaro.

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

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

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

DOCUMENTACIÓN AFECTADA POR LA MODIFICACIÓN.

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

— **FICHAS DE LAS ACTUACIONES QUE SE TRAMITA.**

El vigente Plan Especial establece para el sector 2, lo siguiente:

Autoridad Portuaria de Málaga

Plan Especial del Sistema General Puerto de Málaga

SECTOR Nº	2	ACTUACIÓN Nº 2
DENOMINACIÓN	PLATAFORMA DEL MORRO.	

DEFINICIÓN Y OBJETIVOS.

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

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

CONDICIONES DE ORDENACIÓN Y EDIFICACIÓN.**ACTUACIÓN 2.1. ESTACIÓN MARÍTIMA**

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

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

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

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

ACTUACIÓN 2.2. EDIFICIO SATELITE ESTACIÓN MARÍTIMA

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

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

Autoridad Portuaria de Málaga

Plan Especial del Sistema General Puerto de Málaga

Dicho edificio, cuyos usos serán los regulados por las ordenanzas generales de este Plan Especial como turístico, ocio y recreo y cultural, contará también con zona comercial y de restauración para complementar la oferta de servicios de la Estación Marítima de Levante.

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

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

ACTUACIÓN 2.3. DÁRSENA NÁUTICO-DEPORTIVA

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

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

- La primera, estará dedicada a albergar las instalaciones de un club náutico, y se conformará en PB+2. Siendo la edificabilidad asignada de 2.400 m²t. En su última planta podrá preverse la ubicación de un restaurante.
- La segunda edificación, estará dedicada a escuela de enseñanzas náuticas, y se conformará en PB+1, pudiéndose aprovechar los locales bajo rasante que resulten de la ampliación de la calzada del dique de Levante Siendo la edificabilidad asignada de 800 m²t.
- El promotor deberá tramitar un estudio de detalle donde se definan los restantes parámetros del conjunto de edificaciones fijas y accesos.

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

ACTUACIÓN 2.4. VIALES DE ACCESO

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

La ficha propuesta para el Sector 2 es la siguiente:

SECTOR Nº	2	ACTUACIÓN Nº 2
DENOMINACIÓN	PLATAFORMA DEL MORRO.	

DEFINICION Y OBJETIVOS.

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

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

Además de la implantación de un hotel y un complejo de usos complementarios comercial y de ocio con suficiente capacidad para convertirse en una referencia o "icono" dentro del paisaje portuario y de la fachada marítima de la Ciudad.

CONDICIONES DE ORDENACION Y EDIFICACION.

ACTUACIÓN 2.1. ESTACIÓN MARITIMA

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

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

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

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

ACTUACIÓN 2.2. HOTEL y COMPLEJO COMERCIAL Y DE OCIO.

Los parámetros básicos para el desarrollo de esta actuación serán:

- La superficie de la parcela asciende a 15.595 m² de suelo neto. La edificabilidad asignada a este complejo es de 45.000 m²t sobre rasante. La altura máxima total es de 150 mts, teniendo la altura del basamento un límite de 12 mts. (PB+2) y la altura máxima de la torre de 138 mts. sobre rasante (35 plantas), rigiendo para el resto de parámetros las ordenanzas generales de este Plan Especial. Además, dado que la edificación se encuentra incluida en las zonas de Servidumbres Aeronáuticas, la altura se encuentra por debajo de las cotas máximas de 175 mts para las mayores construcciones exigidas en la legislación vigente (Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas).
- Se establece una separación de la edificación a los linderos públicos de la parcela de 5 metros en todo su perímetro, con excepción del lindero colindante al espaldón del dique de levante que deberá ser de 20 metros desde la cara exterior del espaldón y de aproximadamente 45 mt. toda cimentación de edificación para salvaguardar la propia cimentación del espaldón. En cualquier caso, su valor final se establecerá una vez comprobada que la cimentación del hotel no afecta a la estabilidad del Dique de Levante.
- Se permite una ordenación libre de la edificación con las siguientes limitaciones de ocupación respecto a la parcela: conjunto Basamento + Torre (50%), ocupación de la torre <10%, Planta bajo-rasante (82.5%) y superficie libre de uso público -incluido aparcamientos de autobuses y taxis- (50%). Aunque deberá proyectarse la ordenación de volúmenes, del basamento y de la torre, según los criterios basados en el actual funcionamiento de la Estación Marítima y del Puerto Deportivo. Si el resultado de la tramitación de la concesión administrativa, o por otra cuestión, resultase necesario modificar volumen y/o superficie de la edificación (sin aumentar la altura en ningún caso) se podrán plantear previa tramitación de Estudio de Detalle en que se justifique dicha modificación.
- Los usos serán los regulados por las ordenanzas generales de este Plan Especial como hotelero, turístico, ocio y recreo y cultural. El porcentaje de uso hotelero deberá ser superior al 50% de la actuación global.
- En cuanto a los aspectos medioambientales, se aplicarán los criterios y normativas vigente tanto durante la fase de ejecución de las obras como durante la explotación del hotel. Se tendrán en cuenta las medidas específicas que se deriven de la evaluación ambiental estratégica conforme a lo previsto en la Ley de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental en Andalucía.
- En relación con las condiciones estéticas, la edificación que se proyecte deberá estar fundamentada en garantizar su calidad arquitectónica y adecuada integración en el perfil portuario y de la ciudad desde su fachada marítima.
- En coherencia con el apartado anterior, se deberá realizar un estudio pormenorizado de la reacción aerodinámica del edificio a los agentes meteorológicos (viento, oleaje, etc.) que inciden especialmente en esta zona portuaria del Dique de Levante. Igualmente, el tratamiento de los materiales deberá estar justificado por razones de integración arquitectónica, de durabilidad ante tales agentes meteorológicos y, por cuestiones visuales, de su importancia paisajística en la fachada marítima portuaria y de la propia

ciudad, debiendo incorporarse un análisis visual de la propuesta arquitectónica para aprobar su construcción.

- Asimismo, se ha de tener especial cuidado en los aspectos medioambientales tanto durante la fase de ejecución de las obras como durante la explotación del hotel, con objeto de ser medioambientalmente sostenible, de acuerdo con la normativa vigente en materia de emisiones y contaminantes físicos, de gestión de vertidos, etc.
- Las condiciones de movilidad (ordenación de los aparcamientos, entradas y salidas de vehículos, viario, acerados, etc.) serán los indicados en el correspondiente plano de ordenación con las modificaciones que se deriven del estudio de movilidad (anexo 3). Así el edificio se dotará de aparcamientos públicos y privados en la planta bajo rasante como mínimo ajustándose a lo establecido en la normativa vigente del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, aprobada por Orden de 28 de julio de 2011, BOJA nº 170 de 30 de agosto, así como por lo dispuesto por la Junta de Andalucía en el Decreto 47/2004, de 10 de febrero, de establecimientos hoteleros que estipula en su Anexo 1 "Requisitos mínimos específicos para el grupo de hoteles", requisito 5.B), que, según la superficie disponible por el mínimo establecido, resulta aproximadamente entre 450 y 500 plazas de aparcamiento. Esta actuación también supondrá la ordenación de los aparcamientos de Autobuses lindantes a la Estación Marítima y de las paradas públicas de taxis, respetando las ya existentes de 31 de plazas para autobuses.

ACTUACIÓN 2.3. DARSENA NÁUTICO - DEPORTIVA

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

En la zona de tierra se dispondrán dos edificaciones:

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

El promotor deberá tramitar un estudio de detalle donde se definan los restantes parámetros del conjunto de edificaciones fijas y accesos. En el desarrollo y aprobación de este Estudio de Detalle se tendrán en cuenta las cuestiones que se deriven del título concesional que afecten a la ordenación de volúmenes, alineaciones y

rasantes. La rasante de referencia será el viario de acceso a la estación marítima indicado en el apartado siguiente.

ACTUACIÓN 2.4. VIALES DE ACCESO

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

PLANOS

– **Zona del Morro.**

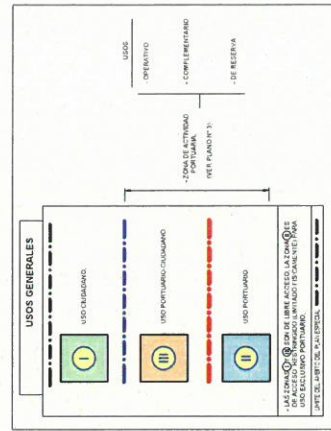
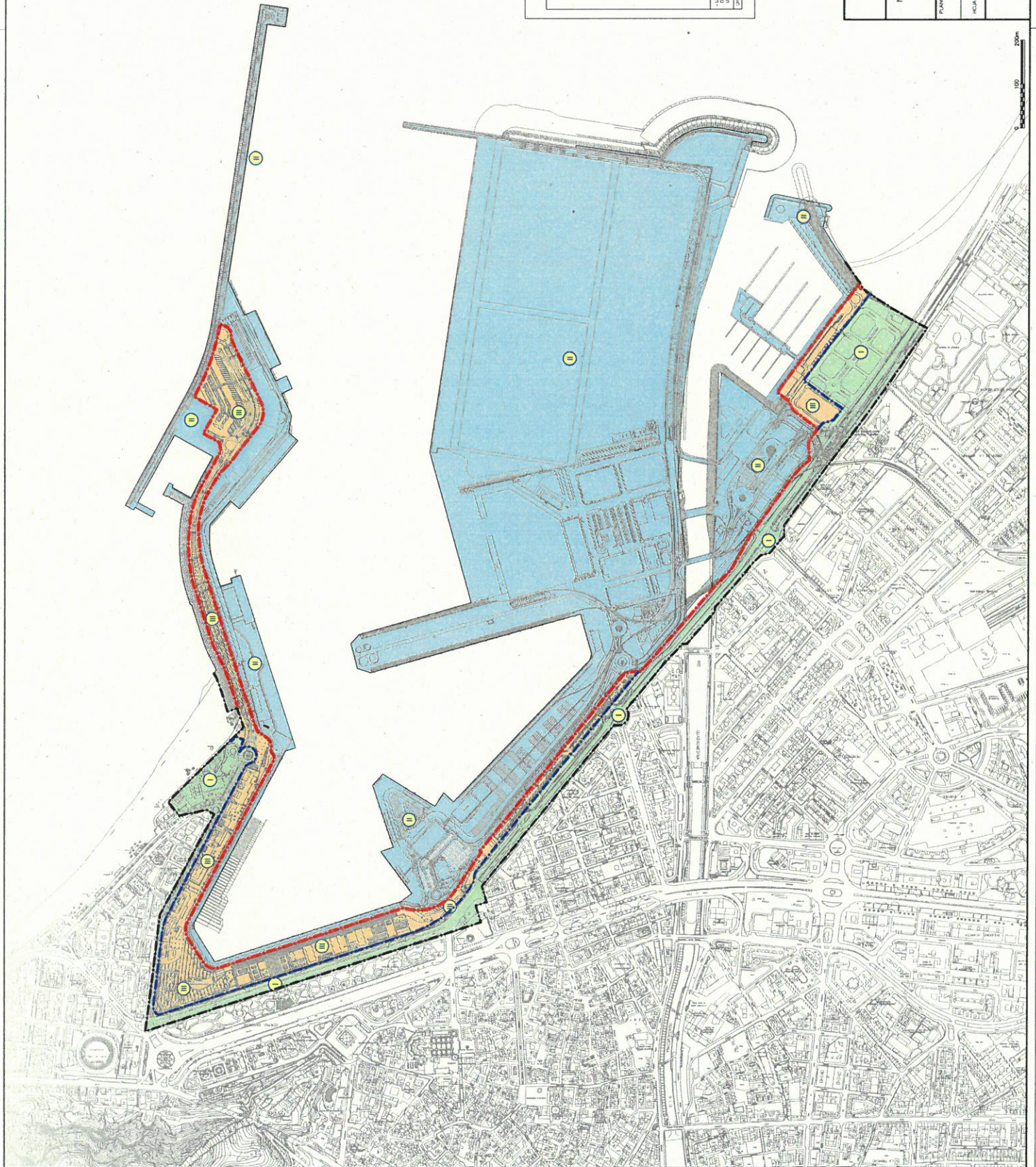
Esta modificación afecta a los siguientes planos de la Modificación del Plan especial del Puerto aprobada el 30 de septiembre de 2010, en su versión actual y modificada.

- **P2** *Zonificación. Usos generales.*
- **P3** *Zonificación. Actividad portuaria.*
- **P8** *Ordenación Plataforma del Morro.*

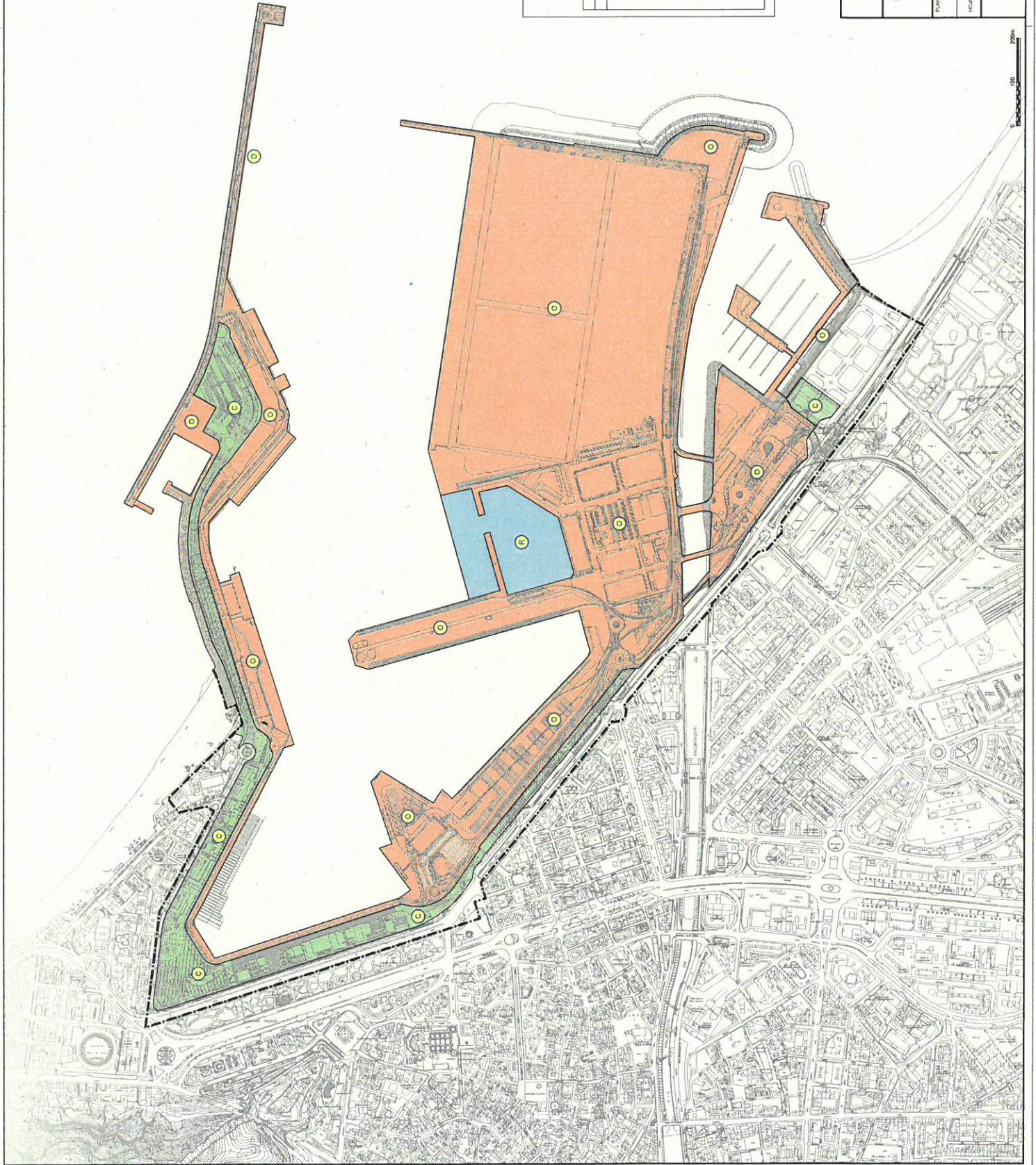
Málaga, octubre de 2018

EL PRESIDENTE

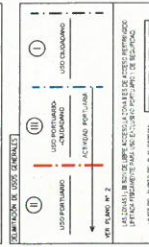
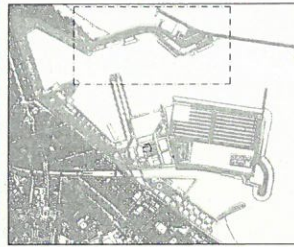
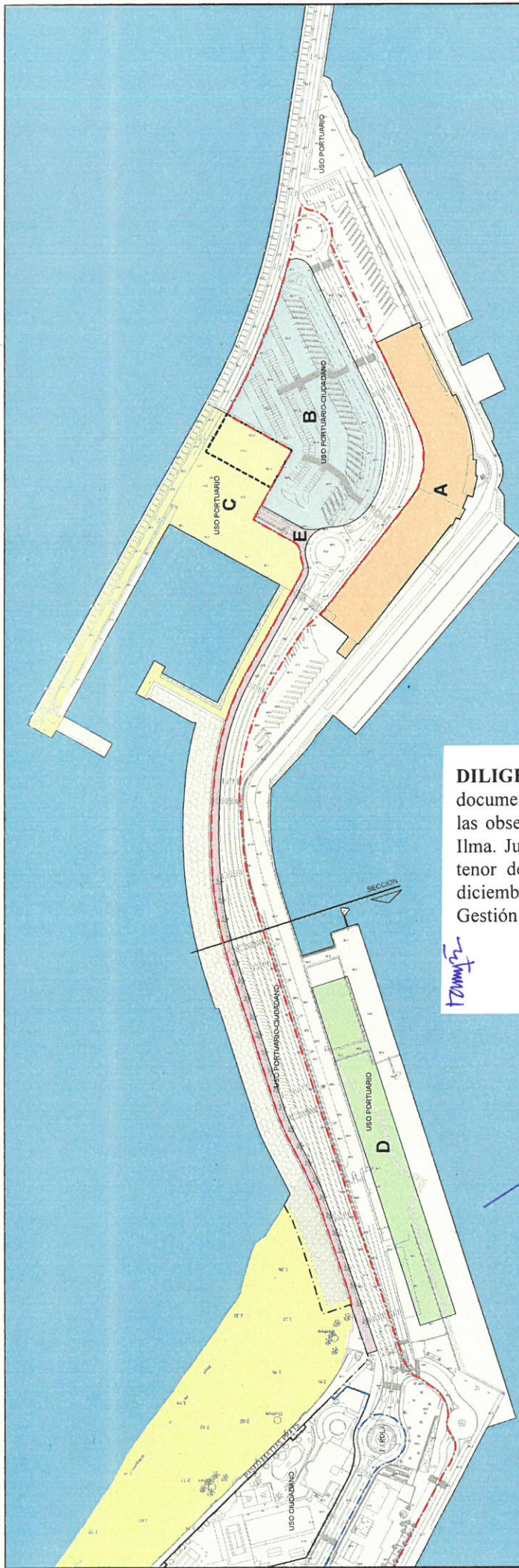
PAULINO PLATA CÁNOVAS



			CODIGO Nº	ESCALA A1 14/02/00	EL PRESIDENTE
	MODIFICACION DE ELEMENTOS DEL PLAN ESPECIAL EN LA PLATFORMA DEL MORRO P.E. PUERTO 2017			ESCALA A2 18/03/00 FECHA MARZO 2018	
PLANOS			ZONIFICACION USOS GENERALES	EL DIRECTOR	JOSE MIGUEL RETAMERO
P-2					
HOJA 1 DE 1					



Puerto de Málaga		COMODIN	
MODIFICACIÓN DE ELEMENTOS DEL PLAN ESPECIAL EN LA PLATAFORMA DEL MORRO P.E. PUERTO 2017		ESCALA 1:14000	
P-3		ESCALA 1:14000	
HOJA 1 DE 1		FECHA MARZO 2018	
ZONIFICACIÓN ACTIVIDAD PORTUARIA		EL PRESIDENTE	
EL DIRECTOR		JOSE MANUEL REYERO	
EL PRESIDENTE		PAULINO PLAS CANOAS	



Puerto de Málaga
Ayuntamiento de Málaga

MODIFICACIÓN DE ELEMENTOS DEL PLAN ESPECIAL EN LA PLATAFORMA DEL MORRO P.E. PUERTO 2017

COMANDO IN

ESCALA A1 1/1500
ESCALA A2 1/2000
FECHA MARZO 2018

EL PRESIDENTE

EL DIRECTOR

ASESORADO TÉCNICO

PALESTRA PARA CÁLCULO

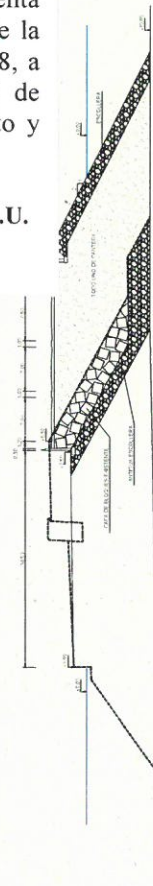
USOS GENERALES	USOS FORMELOS	CONDICIONES DE ORDENACIÓN	USOS FORMELOS	CONDICIONES DE ORDENACIÓN	USOS FORMELOS	CONDICIONES DE ORDENACIÓN
A	Portuario	Portuario	A	Portuario	Portuario	Portuario
B	Portuario	Portuario	B	Portuario	Portuario	Portuario
C	Portuario	Portuario	C	Portuario	Portuario	Portuario
D	Portuario	Portuario	D	Portuario	Portuario	Portuario
E	Portuario	Portuario	E	Portuario	Portuario	Portuario

USOS GENERALES	USOS FORMELOS	CONDICIONES DE ORDENACIÓN	USOS FORMELOS	CONDICIONES DE ORDENACIÓN	USOS FORMELOS	CONDICIONES DE ORDENACIÓN
A	Portuario	Portuario	A	Portuario	Portuario	Portuario
B	Portuario	Portuario	B	Portuario	Portuario	Portuario
C	Portuario	Portuario	C	Portuario	Portuario	Portuario
D	Portuario	Portuario	D	Portuario	Portuario	Portuario
E	Portuario	Portuario	E	Portuario	Portuario	Portuario

DILIGENCIA: Para acreditar que la presente documentación, numerada de la 1 a la 23, cumplimenta las observaciones del acuerdo de aprobación inicial de la Ilma. Junta de Gobierno Local de 15 de junio de 2018, a tenor de lo indicado en el informe técnico de 18 de diciembre de 2018 del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística.

Málaga, 9 de enero de 2019
La Vicesecretaria Delegada de la G.M.U.

Fdo.: Victoria E. del Río Florido,-



SECCION
ESCALA 1:500