

Informe Alegación sobre el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol

Con motivo del trámite de información pública del Documento relativo al Plan de Ordenación Territorial del ámbito subregional de la Costa del Sol Occidental de Málaga, la Comisión de Urbanismo del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga ha organizado dos mesas redondas que han contado con una amplia participación pública y de arquitectos colegiados, y en especial de arquitectos municipales y arquitectos redactores de los PGOU de los municipios interesados, en las que ha sido debatido de manera improvisada el citado Documento de POT.

Debido a que el periodo de exposición pública del Documento ha sido muy corto en el tiempo, habida cuenta de la coincidencia del mismo con fechas festivas, que la gran trascendencia e importancia que para el interés general y para la provincia de Málaga tiene el POT requieren objetivamente de un mayor tiempo de estudio, y que han existido anuncios oficiosos sobre la ampliación del plazo de información pública finalmente no llevada a cabo, lo cierto es que los servicios colegiales integrados en la Comisión de Urbanismo no han tenido la disponibilidad y concentración suficientes para elaborar un texto articulado y ordenado a presentar como alegación al POT por parte del colectivo de arquitectos malagueños.

En cualquier caso debe entenderse como nuestra principal alegación la citada reivindicación de una ampliación del periodo de información pública que permita, racionalmente, el estudio, debate y mayor consenso posible para la definición del Documento que haya de aprobarse definitivamente.

No obstante se transcriben a continuación ordenadamente las conclusiones, reflexiones, y opiniones en general que se emitieron por los participantes en las citadas mesas redondas, arquitectos en su mayoría, que efectivamente constituyen una muestra fidedigna, y en general coherente, del sentir del colectivo de arquitectos sobre el contenido y determinaciones del POT en cuestión.

Sobre la información previa del plan

- El impulso improvisado para la rápida presentación del POT, y su información pública en un periodo de tiempo coincidente en parte con las fiestas de Navidad, es justamente lo contrario que un asunto de tal envergadura requiere: una auténtica exposición al público (paneles expuestos en salas, prensa, TV...), celebración de jornadas y debates promovidos de oficio por la propia administración autonómica, y un largo periodo de estudio y consenso. Al POT, como Documento incluso, le faltan 6 meses de “contenido”, de articulación entre las fases de información y de propuesta.

- Al no haber sido así, además de la falta de calidad técnica y documental del plan (reconocida por sus autores y promotores), la sensación es que lo importante era sacar un Documento que se pueda poner por delante de los PGOU en redacción y/o tramitación, lo que paradójicamente pudiera ocasionar el incumplimiento de los plazos de aprobación de dichos PGOU que la propia Junta de Andalucía impone a través de la LOUA.
- La intervención de los ayuntamientos en la elaboración del POT ha sido prácticamente nula no habiéndose contado prácticamente con la opinión de sus representantes técnicos y políticos.
- Gran parte del Documento consiste en la refundición en él de otros proyectos y planes: ferrocarril, PEPMF, planes urbanísticos..., en su mayor parte competencia de otras administraciones, sin que de su análisis se deduzcan las propuestas del propio POT.
- Existen cambios de criterio junto a los límites entre diferentes Municipios al haberse transpuesto exactamente el PEPMF sin reajustes y sin análisis específico de sus posibles errores. Se supone que un POT tiene que conllevar una ordenación unitaria y coherente donde resulten irrelevantes los límites territoriales municipales.
- El POT tampoco se ajusta con exactitud al esquema previsto por las Bases y Estrategias del POTA, ya que se aparta del esquema isótropo de la Red de Ciudades Medias de la Costa al crear nuevos núcleos de actividad: San Pedro-Nueva Andalucía y Mijas-Fuengirola.
- El POT carece de motivación y falta de justificación de sus propias decisiones pese a partir de una importante información urbanística.
- No es racional la exclusión del ámbito territorial de la Costa del Sol, al menos de su estudio, de municipios como Benalmádena y Torremolinos, aunque administrativamente “tuviera” que ser así: es más entendemos que el conjunto Costa Occidental-Málaga-Costa Oriental es realmente el ámbito de estudio y su descomposición en tres planes no debiera dar lugar a problemas de coordinación y de coherencia entre dichos “territorios”, problemas que por otra parte son los que se pretende evitar.
- Los PEDI que se imponen a los PGOU pueden ser origen de problemas que justamente son los que se supone debe evitar un POT: la falta de coordinación entre ayuntamientos y entre planeamientos municipales. El POT no puede obviar la planificación territorial de las infraestructuras en un

- territorio que, se supone, y en efecto, es unitario. Y por otra parte la planificación interna de las infraestructuras propias de cada municipio es algo obvio que no hacía falta recordar desde el POT, lo que sí necesita esa planificación municipal es que sean precisamente los PIOT los que establezcan las directrices oportunas de nivel territorial y supramunicipal.

Sobre el modelo territorial propuesto

- El POT se necesita para coordinar decisiones urbanísticas entre diferentes administraciones, para unificar criterios de ordenación general, para resolver problemas de infraestructuras comunes, para incidir en el modelo y reconducirlo en su caso teniendo en cuenta su problemática actual y su futuro previsible, para en definitiva sentar las bases para la mejora funcional y formal, y de la calidad de vida, de la ciudad turística en la que vivimos. No se trata de proyectar la nueva ciudad del sol, la meta-ciudad o la geo-ciudad que haya que promocionar como producto turístico en sí mismo.
- Este “proyecto” Ciudad del Sol es el mantenimiento del modelo actual completado interiormente para acoger a corto plazo a una población del orden de tres veces superior a la de hecho actual. Esa hipótesis “a la baja” del POT, que seguramente no esté descaminada, no puede tener como respuesta el mantenimiento del modelo y su concentración en una franja: se requiere un debate intenso y profundo que no se está produciendo ni propiciando.
- La opción elegida de “ciudad compacta” frente a “ciudad dispersa” propiciará la absoluta masificación, ya en proceso, del espacio urbano actual.
- Resulta sorprendente la Memoria Jurídica incorporada al Documento ya que pese a su indudable interés no parece resultar asumido por las determinaciones normativas del POT que, en sus aspectos fundamentales, no reconduce el modelo actual de crecimiento de la Costa del Sol: en cualquier caso dicha Memoria Jurídica parece recoger parte del informe del pasado año de la UMA en su referencia a las prácticas fraudulentas y corruptivas del urbanismo en la Costa del Sol.
- El modelo propuesto por el POT es de ciudad “horizontal” con estructura viaria basada en la directriz paralela al litoral: Se reivindican penetraciones viarias perpendiculares que comuniquen los municipios costeros con los interiores para la completa articulación unitaria del territorio a ordenar.
- Algún municipio como Ojén no es sólo perteneciente a la “comarca” Costa del Sol sino también a la “comarca” Sierra de las Nieves: No debe resolverse su futuro urbanístico-territorial sin contar con tal circunstancia.

- La calidad urbanístico-turística tiene varios componentes: edificabilidad, densidad, equipamiento, paisaje natural... No se observa un análisis específico e integral realizado al respecto por el POT.
- La única actividad “productiva” que establece y regula el POT es el Campo de Golf (?).

Sobre la definición de las determinaciones de la propuesta

- Aunque la ordenación del territorio carezca de atribuciones en materia de ordenación urbanística propiamente dicha tal vez debiera a modo de directrices o recomendaciones incidir en parámetros e índices urbanísticos de los suelos urbanos y urbanizables: densidades, edificabilidades...
- El índice 0,10 en los suelos de valor paisajístico es al final del proceso un alto índice de edificabilidad neta si como se pretende se reserva gran superficie de suelo libre: algún municipio tiene dicho índice habitualmente en todo su suelo urbanizable propiamente dicho.
- La superficie mínima de actuación fijada en determinados suelos de protección ambiental (250 Has.) no parece basarse en información analizada sobre la estructura de la propiedad. Asimismo el índice de 0,10 m²/m². asignado a otros suelos no parece obedecer a ningún estudio concreto explícito en el POT: dicho índice será alto o bajo según usos, localizaciones, tipologías....
- El control en los suelos sensibles, de valor paisajístico, debiera ser de “densidad” o “parcela mínima”: la urbanización blanda bien estudiada puede ser la mayor garantía para la protección del paisaje.
- No parece lógico que el rango jurídico de los “planos” prevalezca sobre el de la “normativa”: ello puede dar lugar a graves dificultades de aplicación práctica.
- Se insiste en que el POT sí ha contemplado con cierto detalle el problema de la accesibilidad y comunicaciones pero no se ha entrado prácticamente en el tema de infraestructuras y servicios urbanísticos.
- Sobre las vías pecuarias un plan territorial debe establecer alguna ordenación.
- No se identifican gráficamente las áreas sujetas a daños por riesgos naturales.

- La propuesta de “corredor marítimo” es una buena idea pero carece de propuestas concretas que la demuestren viable.

Sobre la aplicación y desarrollo de las propuestas.

- El POT no contempla en su modelo de intervención en la Costa del Sol aspectos tales como la problemática e incidencia económica interna de la actividad urbanística entre los diversos municipios: P.ej. si se para la actividad en Marbella lo sufre también Ojén, o se desvía la actividad hacia Mijas o Manilva produciendo posibles desequilibrios...
- El POT parece haber asumido el papel de instrumento de ordenación “en negativo” dejando la intervención “en positivo” para los Ayuntamientos: el POT debe actuar, sin perjuicio de las competencias autonómicas y municipales, en aplicación de la lógica interrelación entre “territorio” y “urbanismo”. Las intervenciones en el medio urbano, donde el POT es demasiado “tímido”, también tienen incidencia territorial.
- El POT carece en general de estudios de viabilidad, no sólo económica-financiera (el Documento carece de la preceptiva memoria económica): p.ej. las obras del ferrocarril, 4.000.000 m³. aprox. de movimiento de tierras ¿cómo se transportan? ¿a dónde se llevan? ¿con qué canteras se cuenta?.
- La normativa del POT no diferencia cualitativamente de forma clara y explícita, por su modo de redacción, los niveles de preceptivos de Normas, Directrices y Recomendaciones: existen “directrices” que son claramente Normas al utilizar expresiones como “..se prohíbe...”, “... será obligatorio...”. En todo caso entendemos que se ha abusado de la “Norma” bajo el disfraz de “Directriz” y que se ha obviado prácticamente la “Recomendación”.
- No es correcto que el POT se haya de “desarrollar” por los PGOU, PE y PIOT: los PGOU tienen que justificar, por supuesto, su adecuación al POT si éste es preexistente pero en ningún caso es un instrumento “de desarrollo” del POT, igualmente ocurre con los PE y PIOT salvo que sea el propio POT el que preceptúa y delimite determinados planes especiales y/o con incidencia en la ordenación territorial. Las LOTA y LOUA son leyes compatibles e interrelacionadas pero que regulan procedimientos de actuación y administrativos paralelos e independientes.

- El POT parece dar el espaldarazo definitivo al modelo economicista y financiador de las haciendas locales en el que se ha convertido el Urbanismo. De hecho propone mantener el “equilibrio territorial” mediante la fórmula de que los ayuntamientos costeros paguen a los del interior una parte de sus plusvalías urbanísticas en contraprestación económica por la ausencia de desarrollo urbanístico en dichos municipios, funcionando a modo de gran “área de reparto”. Pero eso ¿cómo se hace? ¿intentarán los municipios litorales agotar el modelo, masificar hasta el extremo su territorio para poder sufragar las necesidades económicas de otros municipios que al ser prácticamente “protegidos” no pueden crecer urbanísticamente? ¿qué opinan de esto los residentes y los turistas-residentes?.
- Todo plan regional, subregional o territorial ha de tener un componente económico (el modelo económico) imprescindible que éste POT no contiene: la realidad es que en la Costa los beneficios de la construcción o se reinvierten en la propia construcción o se van fuera de la región, habría que diseñar un nuevo modelo.
- Existen grandes dificultades topográficas, de consolidación urbana y de gestión para conseguir efectivamente el “viario intermedio” de 30 m. de anchura.
- La protección global de más de 200 m. de los arroyos, teóricamente deseable y, quizá, legalmente preceptiva puede ser en algún caso inaplicable dado el estado actual de urbanización y la proximidad entre cauces: en algún caso probablemente innecesaria.
- La protección de 50 m. en la A-7 ya es prácticamente imposible al tratarse en general de una travesía urbana, sólo puntualmente existen tramos disponibles para llevarla a cabo.

Málaga a 10 de Febrero de 2005