

INFORME DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MÁLAGA EN RELACIÓN CON EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE MÁLAGA

Con motivo del trámite de **información pública** del Documento relativo al **Plan de Ordenación Territorial del ámbito subregional de la Aglomeración Urbana de Málaga** (en adelante **POTAUM**), la Comisión “Ciudad y Territorio” del **Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga** ha organizado dos actividades enfocadas hacia el logro del máximo conocimiento posible del **contenido y determinaciones** del citado **Plan de Ordenación** que permita sustentar una **opinión fundada y objetiva** sobre el mismo e intervenir activamente en dicho trámite de participación ciudadana.

Dichas actividades han consistido por una parte en la coordinación, en el marco de la citada **Comisión** colegial, de un **grupo de trabajo** compuesto por 10 arquitectos en representación del colectivo que se han distribuido el **estudio del POTAUM** y que han formulado individualmente y en grupo sus impresiones, **sugerencias y propuestas** para dotar de contenido al presente **Informe**. Por otra parte el **Colegio de Arquitectos de Málaga**, ha organizado unas **Jornadas intercolegiales**, conjuntamente con los **Colegios de Abogados y de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos**, sobre la integración de la **ordenación del territorio** en el **planeamiento urbanístico** municipal con particular atención al **POTAUM** y que han contado con una **amplia participación** pública y asistencia mayoritaria de arquitectos colegiados, y en especial de **arquitectos municipales y redactores de los PGOU** de los municipios interesados. Las Jornadas se han celebrado los pasados días 7 y 8 de Febrero en el Palacio de Ferias y Congresos de Málaga y contaron como ponentes de **abogados, arquitectos e ingenieros de C.C. y P.** de reconocido prestigio, y conocedores directos del territorio de la AUM , y de los propios técnicos del **Equipo Consultor del POTAUM**.

La **conclusiones, reflexiones, y opiniones** en general, que se pusieron de manifiesto a lo largo de dichas Jornadas se refunden asimismo en el contenido del presente Informe a fin de dotarlo si cabe de una mayor **objetividad** al constituir sin duda una muestra fidedigna, y en general **coherente** (la amplia participación propicia no obstante la **diversidad de opiniones** no necesariamente coincidentes), del sentir del **colectivo de arquitectos de Málaga** sobre el contenido y determinaciones del **POT** en cuestión.

Como **primera apreciación** es de reconocer muy **positivamente** la gran oportunidad que, por parte del **Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía**, se nos brinda a todas las **instituciones y ciudadanos** de poder participar **por primera vez** en la historia en la **definición de los criterios** que han de regir los procesos futuros de crecimiento y desarrollo del **entorno territorial de la Ciudad de Málaga**. Se trata de una **oportunidad histórica** que ha de aprovecharse tanto por los intervinientes en dicho trámite de **información pública**, mediante sus **sugerencias y alegaciones**, como por la propia administración autónoma que deberá tener en cuenta las mencionadas **observaciones** en el Documento que haya de aprobarse definitivamente.

ÍNDICE DEL INFORME

1. EL MODELO TERRITORIAL
2. LAS AREAS DE OPORTUNIDAD
3. LOS SISTEMAS DE COHESIÓN TERRITORIAL
4. LAS AREAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIÓN
5. LAS REDES DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS BÁSICOS
6. LA INSERCIÓN TERRITORIAL DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS
7. SÍNTESIS DEL INFORME Y CONCLUSIONES

1. EL MODELO TERRITORIAL

El **modelo** es una síntesis de las determinaciones del Plan por lo que termina materializándose formalmente como **imagen final** del propio espacio territorial. Sus efectos son de carácter **finalista** sobre los elementos territoriales fundamentales (*actuaciones concretas: fundamentalmente los sistemas de **cohesión territorial***) y de carácter **estratégico** sobre componentes territoriales de referencia (*directrices para planes sectoriales y municipales*). A su vez las determinaciones relativas al **modelo** son de carácter **rígido** en materias territoriales de competencia autonómica (*existe rigidez en algunos aspectos que no son de competencia autonómica, y están definidos como norma y no existe **consenso**, ni en el modelo ni en los elementos de ordenación que lo definen*) y de carácter **flexible** en el desarrollo de sus diferentes aspectos (*las **recomendaciones y directrices** permiten el desarrollo posterior y supuestamente la **interpretación** al diseñar la ordenación urbanística*).

El documento del **POTAUM** se atribuye las siguientes **determinaciones de carácter general**:

- **Planificación de actuaciones** de fuerte incidencia: infraestructuras, espacios libres, espacios valor ecológico, productivos, propuesta de viviendas, actividades económicas, equipamientos y servicios, que **vinculan** a los organismos competentes. (*Ello es oportuno solo cuando se incide en el **territorio "no urbano"**, ya que la competencia para **ordenar urbanísticamente** corresponde al propio **municipio***).
- Evitar la **fragmentación** espacial y funcional de iniciativas públicas, así como la **marginalidad** de áreas desfavorecidas. (*La fragmentación espacial necesita, en el modelo propuesto, de **infraestructuras de conexión** para la incorporación de esas áreas o espacios desfavorecidos: **modelo sostenible**. Evitar la marginalidad es positivo pero ¿no generarán **tensión y desequilibrios** en su entorno actuaciones de dimensiones mayores a los propios espacios desfavorecidos?*)
- Evitar la **insostenibilidad** y el despilfarro de **recursos públicos y privados** (*lo que no concuerda con la propuesta de potenciar **nuevas centralidades** en poblaciones pequeñas: se necesitarán más recursos para **cohesionar** el territorio y ello afectará de un modo u otro al medio físico*).
- **Integración en la Comunidad: Política territorial andaluza = modelo territorial AUM.** (*El estudio de **conexiones** con otras aglomeraciones colindantes es débil, no existe **complementariedad** entre las áreas urbanas; a las poblaciones con un rango establecido en el POTA no se las potencia en el documento, ni en el modelo territorial, a fin de que se mantenga la **jerarquía***).

Por su parte los **objetivos fundamentales** del modelo son los siguientes:

- Definición del **marco territorial** bajo las premisas de seguridad, progreso, desarrollo económico y social **equilibrado**, y adecuación del crecimiento urbanístico a la **capacidad de carga** ambiental, social y económica. *(Algunas de las **áreas de oportunidad** sin embargo se superponen a **espacios con protección** cautelar, las cuales el modelo territorial podría haber **regenerado o potenciado** de otro modo menos **invasivo**, y en ningún caso justifican su procedencia e implantación territorial en razones de **capacidad de carga**, potencialidad de recursos, infraestructuras, etc.)*
- Consolidar la AUM como **Centro Regional de Primer Nivel** en el sistema de ciudades de Andalucía.
- Fortalecer **articulación** territorial, **integración** económica, **cohesión** social. *(La **cohesión social** no se logrará generando guetos o **barrios extensivos** para habitantes de menores rentas. El documento **se contradice** al descartar el "zoning" en general y potenciarlo con estas áreas de **único uso**).*
- Favorecer el incremento de **calidad de vida**, bienestar social, uso racional de los **recursos** naturales y culturales. *(El bienestar y la calidad de vida se lograrían al **mezclar usos y equipamientos**, para evitar grandes desplazamientos, pero la **planificación de nodos** crearán nuevos flujos entre lugar de trabajo, lugar de vivienda, o lugar de equipamiento de ocio o equipamiento docente, que si no van al compás en la **ejecución de las infraestructuras de transporte** que los conectan crearán menos bienestar y menos calidad de vida. En cuanto al los **recursos** naturales y culturales **no se especifica** en el documento como se potenciarán, aún siendo **elementos estructurales** del modelo).*
- Conservación de los **recursos naturales**, de suelos de interés agrario, litorales y de **valor paisajístico** como **elementos estratégicos** para el desarrollo económico, la cohesión social y el bienestar de la población. *(Efectivamente estos recursos que también **estructuran** el modelo son importantes para el territorio, pero **se deben utilizar**, deben ser apreciados por la población de la aglomeración, no sirven de nada si tan sólo se preserva el espacio).*
- **Conservación y protección** de áreas y elementos relevantes del **patrimonio histórico y cultural**. *(En el Documento **no existen propuestas** que marquen las pautas de su **potenciación**).*
- Generación de nuevos **equipamientos** estratégicos de interés y ámbito supramunicipal como nuevas **áreas de centralidad** para estructurar y cohesionar la AUM. *(El documento enumera los **equipamientos de rango territorial**, pero parece que no están todos, al comprobar que dicha relación se completa con los equipamientos propuestos, algunos **sin rango supramunicipal** que quizás tengan importancia municipal o en su entorno; por ej.:equipamientos ambientales y turísticos en Álora, Almogía o Totalán. Por otra parte el papel **estructurador y cohesionador** de las Areas de Oportunidad, aunque no se trate de equipamientos, es discutible, quizás sean elementos "atractores", pero realmente serán las **nuevas conexiones** que se refuerzan para su accesibilidad desde las poblaciones las que asumirían tal **función estructuradora**).*

- Potenciación de las **relaciones y vínculos** entre las ciudades de la **AUM** con las áreas urbanas de **las Costas Occidental y Oriental**. *(Tan sólo se trazan aproximadamente algunas **líneas de comunicación** entre las otras dos áreas de ordenación territorial, en ningún caso el modelo alude a la **complementariedad** con los espacios vecinos, ni el documento analiza los dos ámbitos de costa y el de la AUM conjuntamente).*
- Mejora de **accesibilidad** de la AUM con el exterior y con otros centros regionales.
- Mantenimiento de la **actividad turística** como motor para la **potenciación** de otros sectores sociales y económicos. *(No se encuentra elemento u objetivo del modelo alguno que potencie el turismo, tan sólo las actuaciones para mejora de **equilibrio entre poblaciones** favoreciendo el **turismo rural interior**. No se disponen **equipamientos de ocio o recreo**, que si bien suelen ser de carácter privado, se podrían planificar junto a la **potencialidad** de espacios de **valor natural**. Además estas áreas de **dinamización turística** tienen el matiz de poder contener otros usos, llegando a convertirse en **áreas residenciales** propiamente dichas).*
- Prevención de **riesgos naturales** catastróficos
- Seguridad en la correcta **ordenación e integración de las infraestructuras** y establecimiento de las medidas que aseguren la demanda previsible *(La **información** aportada por el **POTAUM** e convencional y standard, y sobre todo, adolece de defectos y **errores** en cuanto a los datos de **población actual y proyectada** y otros, lo que repercutirá negativamente en la cuantificación y dimensionamiento de esta parte del modelo).*
- Facilitar el desarrollo del **Parque Tecnológico de Andalucía** y otros espacios de innovación

Y por último el **modelo** cuenta con los **componentes estructurales** que se exponen a continuación y que se **analizan** pormenorizadamente en los siguientes apartados del presente **Informe**:

- **Sistema policéntrico de ciudades** y pueblos de la AUM.
- Sistemas de **cohesión territorial**. *(La cohesión provocará urbanizar y actuar en el **espacio intermedio**, y eso quizás no sea **sostenible**. Las **Áreas de Oportunidad**, p.ej., que el documento presume de ubicar junto a otros usos, no tiene una **inserción** clara en **tramas existentes** o en **ensanches multifuncionales**).*
- Áreas sometidas a **restricción de uso y transformación** (por valores y/o riesgos). *(Esta componente del modelo es en su **delimitación** bastante **arbitraria**, y solo por comprender la superficie mayor del territorio **no estructura**, si no tiene función, con independencia de preservar de riesgos).*

- Aspectos complementarios: ordenación del **diseminado residencial** y determinaciones sobre redes de **infraestructuras y servicios**. *(No se especifican solución para los diseminados, tan solo describe las **opciones** que la propia **legislación urbanística** expone. En cuanto a las **infraestructuras** sí que articularán el modelo pero **cuando se concreten** su trazados y se corrijan defectos por desconocimiento de la **escala intermedia** de las áreas urbanas).*

2. LAS ÁREAS DE OPORTUNIDAD

Son **objetivos territoriales del sistema de asentamientos**: consolidar la **AUM** *(fortalecerla como área urbana polinuclear metropolitana, consolidados sus poblaciones y evitando la fragmentación)*; garantizar la **cohesión territorial** *(distribución equilibrada de servicios, equipamientos y dotaciones supramunicipales, y creación de nuevos espacios productivos)*, fomentar y favorecer **nuevos espacios libres** *(¿son utilizables...?)*; consolidar **relaciones** con áreas urbanas próximas; adecuar crecimiento e infraestructuras a las **necesidades socioeconómicas** y a la **capacidad de acogida** del territorio *(intermodalidad y transporte público)*; favorecer núcleos de población más **compactos**, complejos y atractivos *(densidad ecológicamente más eficiente evitando el zoning, reducción de demandas de movilidad... ¿la implantación de las AO no es hacer zoning...?)*; evitar **riesgos de la progresiva conurbación** de los núcleos *(la conurbación se generará en el entorno de las AO)*; mantenimiento de **características morfológicas** de los núcleos y conservación de sus **valores paisajísticos** *(no se pueden hacer los núcleos mas densos y compactos y conservar totalmente su morfología)*; y restringir la localización de usos con **riesgos**.

El **POTAUM** justifica la procedencia de las **áreas de oportunidad** en el **desequilibrio territorial** existente (concentración de población, actividades productivas, turísticas en la franja litoral...), y para formalizar una **nueva topología territorial**, entre el sistema de asentamientos preexistente y los nuevos espacios de interior, que reduzca la **presión insostenible** de la línea de costa *¿esto no producirá una **disfunción** en el sistema de ciudades del POTA...?)*.

- **ÁREAS DE OPORTUNIDAD DE CONTENIDO PRODUCTIVO**: dinámica tendencial a **espacios híbridos terciarios-industriales** (parques empresariales o parques industriales caracterizados), y a **espacios logísticos** (espacios intermodales): Ampliación PTA (Málaga), Plataforma logística asociada al Puerto (Málaga y Cártama), Plataforma logística aeroportuaria (Alhaurín de la Torre.), Parque agroalimentario (Cártama), Parque de actividades empresariales interior (Casabermeja), Parque de actividades logísticas y empresariales Costa del Sol (Coín y Alhaurín el Grande), Parque de la construcción (Pizarra), Parque de actividades empresariales (Rincón de la Victoria).

- Resulta transparente en este planteamiento que el **modelo** se implanta sobre el **valle-ciudad**, y quedando fuera el **litoral**. Parece confirmarse que hubiera sido más racional incluir a las poblaciones del litoral dentro de los **otros ámbitos de ordenación territorial** de la Costa Occidental y de la Costa Oriental...)
 - Con independencia de lo acertado o no de la **ubicación concreta** de alguna de las AO, la creación de las **plataformas logísticas** de apoyo al puerto (**puerto seco**) y aeropuerto de Málaga (**ciudad aeroportuaria**), y procurando una solución al **problema latente** de las mercancías ha de entenderse como una **propuesta positiva**. Dada la situación geográfica dentro del Arco Mediterráneo y como puerta de entrada entre Europa y África, es un punto importante a considerar en la **evolución de la economía** malagueña. En cualquier caso, como hemos apuntado, la ubicación del **puerto seco** en el área de crecimiento de la Capital hacia el Valle y en posición discutible en relación al trazado ferroviario, seguramente deba requerir de mayor **consenso**, profundidad de **análisis** y valoración de posibles **emplazamientos alternativos** incluso exteriores al AUM.
 - Por su parte entendemos que el **parque de actividades empresariales** del interior de la aglomeración es la ratificación de una **idea generalizada** y existente en los municipios aledaños a Casabermeja a apoyar en el tramo Casabermeja-Colmenar de la **Carretera de Arco**. Sin embargo el parque **para actividades logísticas y empresariales** de interrelación con la **Costa del Sol**, no se apoya, ni se proponen, en **redes viarias y comunicaciones** apropiadas para garantizar dicha interrelación entre la **Costa-Interior**, que es donde se ha ubicado dicha AO. Con ello se repite esa sensación ya expuesta de que la **delimitación del AUM** es discutible, tal vez si Coín perteneciese a la Costa del Sol esas **relaciones viarias e infraestructurales** habrían sido estudiadas y resueltas en el marco del correspondiente **POT**.
- **ÁREAS DE OPORTUNIDAD DE CONTENIDO RESIDENCIAL:** oferta residencial **cualificada**, singular, máxima accesibilidad, y proximidad a nuevos centros de producción, lugares centrales y dotacionales (permitir la construcción de una **ciudad contemporánea abierta y flexible**): Soliva Norte- Lagar de Oliveros (Málaga), Vega del Guadalhorce-Campanillas (Málaga), Vega del Guadalhorce-Alhaurín de la Torre (Alhaurín de la Torre), Nueva Aljaima (Cártama), Cuesta del Río (Álora).
- Vuelve a quedar claro que el modelo se aplica al **valle-ciudad** y no al **litoral**: Parece confirmarse que hubiera sido más racional incluir a las poblaciones del litoral dentro de los **otros ámbitos de ordenación territorial** de la Costa Occidental y de la Costa Oriental...)
 - En estas **áreas residenciales** creemos que sería conveniente reflexionar sobre el contenido y características de cada una de las mismas. Se apuesta evidente y genéricamente por el modelo de **ciudad compacta**, por la ubicación de estas AO cerca de las áreas productivas y de los nodos viarios pero sobre terrenos actualmente clasificados como **Suelo No Urbanizable**, por el predominio de **VPO** (60%), por una importante dosis de **uso terciario** (15% de la edificabilidad)... y todo eso conlleva, en todos los casos, a una **concreta tipología** edificatoria y de asentamiento (barrio de **media-alta densidad** con edificación **plurifamiliar** de cierta **altura**) que no siempre es compatible ni insertable en determinados **modelos asumidos de evolución urbana** por sí mismos no siempre rechazables.

Y aunque resulta contradictorio exigirle al **POTAUM** que pormenore la “**ordenación urbanística**” de determinadas áreas cuando desde fuera estamos discutiendo sobre una posible invasión de **competencias municipales**, entendemos que si se acepta la existencia de las **AO residenciales** hay que pedirle al POTAUM que, o bien **flexibilice la definición genérica** de las mismas o bien las **pormenore y diversifique** en cada caso aun a riesgo a de invadir **competencias urbanísticas**.

- Por otra parte no se entiende que tras **las limitaciones al crecimiento residencial** impuestas por la propia **Junta de Andalucía** en los últimos años, tras las lógicas reivindicaciones de **sostenibilidad ambiental**, tras la reconocida insuficiencia o inexistencia de **recursos hídricos**, tras las exigencias de **diversidad** y mezclas de usos... ahora sea el propio **POT** el que salpique el territorio de enormes “**polígonos**” **residenciales** (de hasta 20.000 habitantes posiblemente cada uno) sin la más mínima justificación sobre recursos e infraestructuras **disponibles** a corto y medio plazo (el horizonte e gestión del POTAUM es solo de 12 años) y, además, que no sean **computables** a efectos del “40-30” del **POTA** por ser de “**interés autonómico**” ¿es que los habitantes de estos nuevos barrios no consumirán agua ni producirán residuos...?
 - Pero en cualquier caso la decisión de localizar estas AO con esas **características urbanísticas presumibles** ¿no es una atribución característica y propia del **planeamiento urbanístico**: clasificar, calificar... tras un pormenorizado estudio de su procedencia?. Entendemos en definitiva que el POTAUM debería limitarse en esta cuestión a establecer **Directrices y Recomendaciones** para los PGOU sin localizar ni definir **actuaciones concretas**, y a desarrollar las **previsiones específicas delegadas** por el Art.45.5 del POTA relativas al modo de controlar y modular los **crecimientos residenciales** y, en su caso, a regular las **condiciones** por las que determinadas actuaciones de los PGOU serían de “**interés autonómico**” y justifiquen ser **no computables**.
 - Por otra parte las **localizaciones concretas** de las AO residenciales son, según nos consta, **discutibles**, y rechazables en algún caso, por los respectivos **Ayuntamientos**. Por nuestra parte al carecer de **información específica** de las particularidades de cada territorio municipal nos limitaremos a discutir exclusivamente la **localización relativa en el AUM** del área de oportunidad de **Cuesta del Río en Álora** ya que tratándose de un área expresamente propuesta para “**localizar residencia metropolitana, como refuerzo de las áreas urbanas del interior del Valle del Guadalhorce**”, entendemos que hay otros territorios **mejor comunicados** con dichas áreas y **menos alejados** de las zonas principales de producción que, salvo apoyo en **estudios específicos de viabilidad** carentes en el POTAUM que justifiquen la elección de Álora, podrían absorber dichos crecimientos.
- **ÁREAS DE OPORTUNIDAD DE DINAMIZACIÓN TURÍSTICA INTERIOR**: se centran en dos municipios (Almogía y Totalán) por su **carácter rural** y sus condiciones de paisaje con implantación de **alojamientos turísticos** y **equipamientos** cualificados (admitiendo complementariamente **otros usos** urbanísticos excepto el industrial, ¿será adecuado su dimensionamiento?).

- Queda ratificado que el modelo se aplica al **valle-ciudad** y no al **litoral** y que hubiera sido más racional incluir a las poblaciones del litoral dentro de los **otros ámbitos de ordenación territorial** de la Costa Occidental y de la Costa Oriental...)
- Las áreas de oportunidad de **dinamización turística** no se presuponen creíbles en función de las **pautas principales** que propone el propio **POTAUM**. Por una parte se habla de municipios que ofrecen la oportunidad de acoger un “turismo de interior **cualificado** que demanda **instalaciones turísticas** localizadas en entornos **ambientalmente sostenibles**” y por otra de “la **cualificación selectiva de la demanda** de turistas mediante la puesta en valor de un **territorio atractivo e equilibrado**, capaz de generar por sí solo una oferta que posibilite un **mayor consumo de tiempo turístico**”. No creemos que los turistas permanezcan más tiempo en un determinado territorio por unas **características ambientales** hasta ahora no **demandadas ni explotadas** turísticamente. Asimismo el POT plantea una serie de **actuaciones** todas dirigidas a un buen **desarrollo turístico** de ambos T.M. pero no deja de reconocer que se implantan en territorios con **fuertes pendientes** y **alejados** de las vías principales de comunicación.
- Por otra parte entendemos que siendo el **Turismo** uno de los **motores de la actividad malagueña**, las propuestas del **POTAUM** para el desarrollo del mismo son **insuficientes** por no decir **inexistentes**. No se trata de que hayan de ser más, o mayores, o mejor situadas las AO delimitadas sino de echar en falta **estudios y compromisos** de cómo reforzar, **y aprovechar**, el turismo que actualmente hay en la costa malagueña desde el ámbito de la **AUM**. El **Planeamiento Territorial** es, por definición, de **carácter transversal** con respecto a la ordenación **urbanística y sectorial** y, en el caso de Málaga, esa transversalidad no puede obviar al Turismo: el **POTAUM** sí incluye entre sus objetivos el mantenimiento de la **actividad turística** como motor para la **potenciación** de otros sectores sociales y económicos, pero en su **propuesta explícita** únicamente se contemplan débiles medidas relativas solo al **turismo rural** y sustentadas por las citadas **AO de Almogía y Totalán**.

3. LOS SISTEMAS DE COHESIÓN TERRITORIAL

Los **sistemas de cohesión territorial** definidos en el Documento como : estrategias de ordenación para **articular y cohesionar** el territorio se componen del **Sistema de comunicaciones y transportes** (mejora de accesibilidad, vertebración interna, mejora comunicaciones entre núcleos del interior, y del interior y el litoral, integración de diversos modos de transporte y desplazamiento, acceso al transporte público, accesibilidad a las dotaciones y equipamientos, y áreas productivas, adecuar el trazado de redes a las previsiones de crecimiento, minimizar el impacto sobre el medio ambiente); **Sistema de espacios libres metropolitanos** (sistema ambiental con nodos, redes y flujos evitando ámbitos residuales inconexos. Preservación de espacios costeros no urbanizados, sistemas en la red fluvial: consolidar sistema de espacios libres como referente para la articulación de la AUM, facilitar el acceso desde los núcleos de población, ser elemento regulador del medioambiente, espacios para las relaciones sociales, soporte físico para demandas de ocio, red jerarquizada de recorridos verdes como sistema continuo, desarrollar la relación entre los núcleos, mejorar el acceso a las playas y algunos tramos de río. Corredor marítimo-terrestre, corredores sierra-litoral y parques metropolitanos); **y el Sistema de equipamientos de carácter metropolitano** (objetos referenciales estratégicamente ubicados, y accesibles desde el transporte público, que singularicen la imagen metropolitana, constituyan una dotación a nivel regional, complementen el conjunto de equipamientos supramunicipales, configurando un sistema continuo y jerárquico de articulación territorial).

- EL SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (RED VIARIA):

En el diagnóstico incluido en el Documento se advierte un grave **déficit de comunicaciones transversales** que limitan la permeabilidad del sistema entre los montes de Málaga y el valle del Guadalhorce y/o el litoral; una gran importancia de los **desplazamientos que se dirigen a la costa del sol occidental, al valle del Guadalhorce, y en dirección a Alhaurín de la Torre-Alhaurín el Grande-Coín; y una ramificación excesiva**, limitado número de conexiones y **menor claridad** territorial en la red de los **municipios del interior**.

Por tanto los **objetivos** perseguidos se concretan en **jerarquizar las vías** (*que deben dar servicio a los desplazamientos de larga distancia, los de carácter metropolitano y los estrictamente urbanos*); **cambiar el sistema radial** actual de la red viaria (*que responde a una **lógica territorial** no adaptada al presente y que dificulta las relaciones entre los municipios de la corona*) por un **nuevo esquema** de articulación, mediante la construcción de nuevas vías que solucionen los principales déficits, vías para **conexiones transversales** y nodos de articulación (*adecuar el trazado de las redes a las previsiones de crecimiento, a la organización de usos y actividades y a las características de los recursos naturales y paisajísticos del ámbito*); y organizar la red viaria entorno a un **sistema de carácter reticular** en el que se priorice la conexión entre los núcleos secundarios de la aglomeración (**formación de mallas** *de continuidad para que cada una de las partes del mosaico pueda servir bien a todas las demás y ser accesibles desde cualquier otro punto y no solo desde el punto central*).

En función del **diagnóstico** y de los citados **objetivos** se efectúa a continuación un breve **análisis** comentado sobre las **propuestas** concretas del **POTAUM**:

- *La necesidad de introducir un **nuevo orden reticular** nos parece **evidente** a efectos de resolver las **deficiencias funcionales y morfológicas** del potente modelo radiocéntrico que dificulta el reconocimiento de estructuras transversales completas*
- *La propuesta define una **malla viaria** que, integrando los principales elementos del orden radiocéntrico dominante, la hiperronda y la ronda de Málaga y las carreteras radiales de acceso, incorpora ejes viarios en sentido norte sur y este-oeste que doten de una **accesibilidad mas homogénea** al territorio metropolitano, evitando que la propia forma de la red obligue a que los desplazamiento y los flujos de tráfico sean necesariamente radiales. La propuesta es en líneas generales **coherente** con los objetivos expuestos, no obstante la **estructura reticular** que se potencia cuenta con algunos elementos existentes que, si bien son de claro **carácter metropolitano** y supramunicipal, no dejan de ser por otra parte **viales estructurantes** del propio **ámbito urbanístico local**, lo cual exige de un **gran cuidado** en el tratamiento de dichos viales a fin de no convertirlos en **canales** muy potentes de tráfico que dificulten o impidan **relaciones propiamente urbanas** de asentamientos ya existentes y/o ensanches previstos de los mismos.*

- Por otra parte el plan concluye con la decisión de **no contemplar una nueva variante** de la A7 entre **Málaga y la Costa Oriental** bajo la justificación de que la puesta en marcha de **otros modos de transportes** previstos la hace innecesaria. En teoría el criterio podría entenderse **acertado**: se opta por “nuevos” sistemas de comunicaciones (**transporte público**) en lugar de seguir creando una tras otras **nuevas rondas viarias**; el problema es que frente a la **mallla articulada y refuerzo** en el centro del AUM, y la **doble conexión viaria** existente con la Costa Occidental, solo existe (en la actualidad y en el horizonte del POTAUM) un **único elemento viario** de **conexión Este**, elemento ya habitualmente colapsado en horas y días punta (todos los PGOU (de Málaga y de la Costa Oriental, han abogado por una segunda ronda). En consecuencia es **acertado** tratar de imponer **nuevos modos de transportes** para el futuro a medio y largo plazo (en la actualidad solo son estudios y proyectos) para disuadir del uso del coche privado pero por ahora eso no deja de ser una utopía. En consecuencia **transporte público sí**, especialmente **ferroviario**, sí pero también **al menos dos elementos viarios** potentes que completen la **débil conexión viaria** existente con el territorio al **Este del AUM**.
- Tampoco la conexión con la **Costa del Sol Occidental** desde el centro del Valle se considera suficientemente resuelta pese a plantearse alguna **AO** vinculada funcionalmente a la Costa. En general el POTAUM adolece de **falta de referencias y de conexión** con los territorios colaterales **Este y Oeste** olvidando que en realidad la **conurbación litoral Nerja-Manilva** es el auténtico **ámbito territorial funcional** y “metropolitano” de Málaga.
- E igualmente el **eje Churriana-Alhaurín de la Torre-Alhaurín el Grande-Coín**, cuya importancia es destacada a todos los niveles por el propio POTAUM, no resulta suficientemente **reforzado** en su **propuesta viaria** como eje supramunicipal de actividad en el que se apoyan algunos de los **crecimientos demográficos** más significativos de la AUM.
- En cualquier caso, y sin que ello vaya en detrimento de la **coherencia del sistema** resultante grafiado por el POTAUM, se observa que son **muy puntuales** las intervenciones propias del POTAUM en la **red viaria existente, en ejecución y/o en proyecto**. Prácticamente todos los “nuevos” elementos del sistema o se encuentran ya en ejecución o se contemplan en los planes urbanísticos aprobados y/o en revisión. No obstante se considera **acertada** la introducción por el POTAUM de esos **elementos puntuales** (algunos de **carácter local**) que terminan por cerrar y **jerarquizar**, como aportación más valiosa del sistema propuesto, una **retícula** en sí misma **coherente** (en todo caso entendemos que faltan algunos ramales complementarios y, seguramente sean discutibles la consideración del rango local y/o metropolitano de otros, pero principalmente echamos en falta la conexión entre **Cártama-Almogía**, como cierre de la conocida **Carretera del Arco**, que completaría la estructura viaria del **centro de la AUM** y contribuiría en cierta medida a **clarificar y reforzar**, para tráficos internos, la conexión entre la **poblaciones del interior** y la **débil relación Este-Oeste** antes enunciada).

- EL SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (RED FERROVIARIA Y METRO):

La **Información** que aporta el **Documento** en relación con este sistema de **transporte público** concluye en que la **red existente** presenta **limitaciones** en relación con las **conexiones exteriores al AUM** al contarse con una vía simple sin electrificar desde el nudo de Bobadilla hasta la estación de Málaga; que solo existen **dos líneas de cercanías** que discurren por las localidades occidentales desde Málaga a Fuengirola y desde Álora a la capital, presentando esta ciertas **deficiencias de servicio**; que existe una importante **actuación reciente** que conecta la capital con el exterior a través de la **Alta velocidad** reduciendo de forma importante los tiempos de desplazamientos con Córdoba y Madrid; que la futura implantación actualmente en proyecto del **corredor ferroviario litoral** aportará una **alternativa óptima** al transporte por red viaria con un carácter más **sostenible y competitivo**; y que en Málaga capital se constata la existencia de las **tres líneas de metro** proyectadas y/o en ejecución.

Por otra parte del análisis y diagnóstico del POTAUM sobre la realidad existente y las demandas del AUM se deducen las siguientes observaciones:

- **Debilidad** o **inexistencia de adecuados nodos intermodales** para el transporte de **mercancías** en el ámbito.
- **Radialidad** en el sistema de transporte público con itinerarios que continúan centrando la atención en las relaciones entre Málaga y los municipios de destino, **sin atender** a las relaciones entre la **corona metropolitana**.
- Necesidad de dotar al eje que **mayor dinamismo** presenta en la actualidad desde el punto de vista económico y demográfico (**Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande y Coín**) de alguna **alternativa** a los desplazamientos motorizados.
- Apoyo a la conexión de alta velocidad **Córdoba-Málaga** con los **corredores ferroviarios de alta velocidad oriental y occidental** que unirá la **AUM** con el resto del corredor ferroviario del **arco mediterráneo** por el lado oriental y con **Algeciras y Bahía de Cádiz** en su tramo occidental.

Y los objetivos que a continuación se enuncian:

- Potenciar de las conexiones ferroviarias con las grandes redes europeas del transporte de viajeros de **alta velocidad** y la **intermodalidad** de los servicios de **altas prestaciones** y de **cercanías** ferroviarias con **Aeropuerto, Puerto de Málaga** y **plataformas logísticas** propuestas.
- Favorecer la **complementariedad de la red ferroviaria** y el resto de **modos de transporte**, incrementando la participación del ferrocarril en el **reparto modal** del resto del tráfico de pasajeros y mercancías.

- Mantener y desarrollar los **servicios de cercanías**, adecuando el trazado de las redes a las **previsiones de crecimiento**, a la organización de **usos y actividades** y a las características de los recursos naturales y paisajísticos del ámbito.
- Constituir el **Metro** como **elemento estructurante** del sistema de transportes público de la **AUM**, y para ello conectarlo con los **ejes de mayor centralidad metropolitana** (Centro de Málaga, Universidad, centros administrativos, PTA y principales centro de transporte urbano y metropolitano) reduciendo la presión del vehículo privado en la **zona central** de la ciudad de Málaga y, por tanto, conseguir un **ambiente urbano** más agradable para el ciudadano, además de mejorar la calidad del aire y ahorrar energía.

En función del **diagnóstico** y de los citados **objetivos** se efectúa a continuación un breve **análisis** comentado sobre las **propuestas** concretas del **POTAUM**:

- **La conexión del AVE con el aeropuerto de Málaga es evidentemente una decisión irrenunciable**, pero nada se contempla en el POTAUM sobre la **intermodalidad ferroviaria** pretendida con respecto al Puerto de Málaga.
- Para potenciar y mejorar la **intermodalidad del transporte de mercancías** en modo ferroviario con el **puerto y el aeropuerto y las plataformas logísticas** propuestas por el plan se establecen, como los dos **principales nodos logísticos** de la aglomeración, los que corresponden al **aeropuerto y puerto de Málaga** lo que no por obvia deja de ser una **decisión acertada**.
- Se mantienen y desarrollan los **servicios de cercanías** a través de los corredores de la **costa del sol occidental y oriental** así como la conexión de estos con **el interior de la provincia** a través de **Cártama, Pizarra y Álora**. Se trata evidentemente de potenciar el transporte de cercanías, **decisión acertada** ya que **los cercanías** están llamados a tener gran **importancia** en el conjunto de la AUM por ser un medio de transporte rápido, eficaz y competitivo, y por su viabilidad para la implantación de estaciones dentro de las zonas centrales de la ciudad, pero precisamente por ello, y por la **especial situación** de discriminación en el aspecto de las comunicaciones del **eje "Churriana - Alhaurín de la Torre - Alhaurín el Grande - Coín"** con el resto del área metropolitana, debido a la interposición del aeropuerto entre la población de estos núcleos y Málaga capital, consideramos necesario recuperar (ya existió hasta hace aproximadamente 40-50 años) **una nueva conexión ferroviaria de cercanías** lamentablemente **olvidada** por el POTAUM que desarrolle el eje de **mayor potencial** reconocido de crecimiento **económico y poblacional** de la AUM.
- Precisamente la **posición del aeropuerto** con respecto al citado **eje de actividad**, y su carácter de **principal nudo intermodal** de la AUM, le permitirá constituirse en **el punto de arranque** de dicha **nueva línea de cercanías** restaurando la conexión de dicho eje con Málaga que el propio aeropuerto dificultó. Se trataría en todo caso de responder a una propuesta ya oficialmente planteada en diversos foros, y entre ellos, el propio Avance del **PGOU de Alhaurín de la Torre** en redacción. Esta nueva línea de servicio al **eje Churriana-Coín**, y su **potencial prolongación** hacia el Oeste podría dar respuesta **"a largo plazo"** a demandas de ámbito y alcance diversos
 - En el **ámbito metropolitano** que nos ocupa, y en el que se justifican los enormes beneficios de esta actuación para el conjunto metropolitano y las sinergias que se producirían en esta zona tan importante de desarrollo.

- En el **ámbito provincial**, en el que se podría considerar que este eje formase parte de una conexión entre la ciudad de Málaga y la ciudad de Ronda (endémicamente deficiente de conexiones con Málaga Capital).
- En el **ámbito regional**, por la posibilidad de que este eje conecte a Málaga con Cádiz capital solucionando a la vez la falta de conexión ferroviaria entre estas dos capitales andaluzas vecinas.
- El plan confirma el trazado de la **red básica de corredores de metro de Málaga**, reconociendo su **potencialidad** para integrar el **transporte público** en su doble vertiente territorial y urbana, y la extiende, solo muy puntualmente, al plantearse con prioridad la dimensión territorial como verdadera estrategia ante el problema y solución de la accesibilidad mediante **intercambiadores modales**. desde la red viaria y desde las diferentes zonas urbanas así como la conectividad con el resto de modos de transporte público. En desarrollo de ello el POTAUM propone:
 - Nuevo ramal **Teatinos-PTA-Castañetas**, con lo que se refuerza el denominado “triángulo geoestratégico” al conectar dos de sus vértices (**Universidad y el Parque Tecnológico**) y hacer llegar el final de la línea 2 del metro a la zona de **Castañetas** posibilitando la conexión con la red ferroviaria de cercanías C2, decisión que reconocemos como muy acertada.
 - Prolongación de la línea de metro 3 (**El Palo**) hasta la estación intermodal de la **Cala del Moral** con lo que se ayuda a la **interrelación** de la infraestructura de metro con la futura **red ferroviaria de cercanías** propuesta para la **Costa Oriental**. Se trata de otra decisión evidentemente acertada.

Pero frente a ambas actuaciones, necesarias y acertadas, consideramos **igualmente necesarias** para la **funcionalidad** de la AUM otras previsiones concretas, a saber:

- Bajo el mismo concepto de considerar **toda la red** de infraestructuras como un **organismo interconectado** con múltiples nodos y posibilidades consideramos que la conectividad de la línea 1 de metro se ve mermada por la situación de su cabeza de línea en la actualidad en “Martín Carpena” y proponemos se considere su **ampliación hasta “Los Alamos”** donde conectaría con la red de cercanías del mismo modo, o futuras líneas de metro, y en cumplimiento del mismo objetivo, que se ha planteado con la línea 2 hasta “**Castañetas**” y con la línea 3 hacia “**Cala del Moral**”; en todas ellas con el común denominador de encontrar el **complemento** perfecto de las líneas de metro en su conexión con **estaciones intermodales** que la integren en la **red de cercanías**.
- Igualmente debiera preverse la conexión con el Aeropuerto de las **líneas de metro** y su **intercambiador** para desde ahí conectarse con futuras líneas hacia los **dos ejes de actividad del Valle del Guadalhorce** ya sean de metro, tranvía ligero, ferrocarril de cercanías.... asunto que el POTAUM solo contempla como una posibilidad teórica, y muy a largo plazo, en el marco de la “**red viaria multimodal**”. Tal vez dicha falta de determinaciones del POT sobre el conjunto del AUM se deba a su “**corto**” **horizonte de 12 años** que le “impide” teóricamente comprometerse a actuaciones de alcance superior a dicho plazo pero una cosa es la **planificación** y otra la **programación** y, en cualquier caso, parece muy evidente que muchas de las actuaciones planificadas (**graficadas**) por el POTAUM probablemente tampoco será posible desarrollarlas, o incluso iniciarlas, en el plazo de 12 años.

- EL SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (PUERTO Y AEROPUERTO)

- *Ambos se encuentran en pleno **proceso de ampliación** en desarrollo de sus **respectivos planes** directores de los que el POTAUM es **notario y testigo privilegiado**. El **objetivo** del Plan de **integrar el puerto en la ciudad**. así como en el conjunto del **sistema intermodal de transportes** de Andalucía, es pues una **reflexión anterior** a la propia formulación del POTAUM el cual sí aporta al respecto la **localización** seguramente discutible, como ya hemos argumentado de una **Plataforma Logística** asociada al Puerto identificada como Área de oportunidad A2.*
- *Asimismo la apuesta por integrar plenamente el **aeropuerto** en el **sistema intermodal de transportes de Andalucía** tampoco puede atribuirse al POTAUM si bien este **matiza y pormenoriza** la conexión del Aeropuerto con la red viaria de alta capacidad y la red ferroviaria de alta velocidad, y la dotación de una **plataforma logística** identificada como Area de Oportunidad A3, **consolidando** por tanto potencialmente las funciones del aeropuerto como **nodo del sistema aeroportuario internacional**. Esta decisión acertada del POTAUM resulta sin embargo **incompleta** desde la ótica de la **vertebración territorial** de la AUM, como ya se ha expuesto, al no contemplar explícitamente la posibilidad de desarrollar su **función intermodal** con una línea de **cercanías**, u otra alternativa ferroviaria, hacia **el eje de los alhaurines**.*
- *Como **aportación inexistente** del POTAUM, y **sorprendente** en función de su propia filosofía de establecer **nodos intermodales** que faciliten la **movilidad** a través de la **red de transportes**, se echa en falta la ausencia de **reflexión** siquiera sobre la posibilidad de constituir un **intercambiador en la Plaza de la Marina** que integre los flujos, cada vez mayores, de la **función crucerística** del Puerto de Málaga, con la **red urbana de autobuses** y las **líneas de metro** previstas en el centro histórico de la ciudad. Se trata de un **debate abierto** en la actualidad, tampoco sería una aportación propiamente dicha del **POTAUM**, pero no cabe duda de que se trata de un **elemento metropolitano** de primer orden que no puede ser **obviado** por dicho Plan que, además debe ofrecer las **alternativas** de solución que se justifiquen adecuadas.*
- *La “integración” del Puerto de Málaga en la Ciudad (**ciudad metropolitana**) actualmente en ejecución tras un largo y traumático proceso de tramitación sigue adoleciendo de una serie de **problemas** que nunca fueron resueltos por **exceder**, algunos de ellos, de las **escala municipal y portuaria** (fundamentalmente problemas de **tráfico y accesibilidad** desde un vial urbano que a su vez es una carretera nacional o “ronda” sur de la Ciudad, es decir un **eje plenamente metropolitano** que quedó siempre a la espera de ideas o soluciones a **escala estatal y/o autonómica**). Con independencia de quien o quienes sean los agentes y administraciones que deban solucionar el problema, entendemos que un POT, precisamente **el Pan de Ordenación del Territorio de Málaga**, no puede obviar el estudio de dichas soluciones o alternativas demandadas (**planificación** aunque quizás no **programación**) a este problema de **rango metropolitano**.*
- *Por lo que se refiere al **sistema** de autobuses urbanos y **transporte público** en general, el POTAUM reivindica su **potenciación**, la **planificación** de las demandas, el apoyo la **intermodalidad**, la conveniencia de establecer una **programación y evaluación económica** del sistema, y el desarrollo de los **intercambiadores** de primer (Aeropuerto y Estación María Zambrano) y de segundo orden (el resto entre los que al parecer no merece estar uno, el ya citado de la **Plaza de la Marina** que, con la entidad y viabilidad constructiva y urbana que le corresponda, ordene flujos del sistema de autobuses urbanos y conecte con las **líneas 1 y 2 del metro**, con el **corredor litoral ferroviario**, y con el **Puerto de Málaga**).*

Ignoramos en todo caso las **posibilidades de un POT** para incidir y profundizar en esta materia de **“transportes”**, que evidentemente corresponde más a la Gestión posterior, pero lo cierto es que el **nivel de compromiso** al respecto del POTAUM es muy elemental: se trata de una **declaración de intenciones** obvias que no precisarían de todo un POT para simplemente **enunciarlas**.

- LOS SISTEMAS DE ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS:

• EI SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

El POTAUM enuncia una serie de **objetivos** en relación con el **Sistema de Espacios Libres** que se exponen a continuación comparativamente con las **propuestas** que pretenden dar respuesta a los mismos. Por nuestra parte ambos, **objetivos y propuestas de carácter general** se analizan y comentan seguidamente de forma conjunta:

- Uno de los **objetivos generales del Sistema de Espacios Libres**, y del propio POTAUM es “establecer **una red** de espacios libres de uso público con el carácter de **zonas verdes metropolitanas** integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el conjunto del **sistema de articulación**” pero dada la escala de trabajo y representación utilizada el Plan no refleja, ni en la memoria ni en los planos, las **zonas verdes urbanas**, ni las **agrícolas** no extensivas (Sierra de Málaga), ni el mencionado **‘sistema de articulación’** salvo el propiamente viario.
- Los **‘espacios libres de uso público’** propuestos no unen las ‘zonas urbanas, agrícolas y naturales’. No hay **ligazón** alguna entre zonas naturales - solo se constata su existencia-, únicamente hemos observado un enlace puntual en Arroyo del Valle con las zonas agrícolas estudiadas. Los **elementos urbanos** del Sistema de Espacios Libres, que sin duda existen y a los que alude el POTAUM, ni se consideran gráficamente por lo que no resulta posible verificar la **racionalidad y funcionalidad** del sistema **propuesto y pretendido**... La **‘red de espacios libres’** como tal simplemente **no existe** a tenor del dibujo del Plan.
- Es obvio que el **POTAUM** carece de **atribuciones** en el Suelo Urbano, pero al menos **con carácter informativo** sí debiera destacar los principales elementos del sistema urbano de espacios **libres a integrar** con el territorial propiamente dicho del mismo modo que, al respecto de los equipamientos se identifica p.ej. el Museo Picasso. En cualquier caso el **POT** seguramente sí que podría entrar en el **suelo urbano** al nivel normativo de **“recomendaciones”** y, sin embargo, contiene **Normas vinculantes** en cuanto a las medidas para facilitar el acceso desde los núcleos de población a los espacios libres, construir las infraestructuras necesarias para facilitar el uso público de dichos espacios y ponerlos en valor socialmente.
- La **determinación “normativa”** del POTAUM de establecer una **red jerarquizada de recorridos verdes** que suponga un **sistema continuo** a escala de la aglomeración, desarrollando la relación entre los distintos núcleos urbanos y algunos de los elementos geográficos más relevantes que los caracterizan, **no se observa** realmente a la vista del plano. Los elementos del sistema no se asocian con la aglomeración **“urbana”** y **no forman una red** en ningún caso, ni siquiera se ha relacionado el núcleo urbano más denso –**Málaga capital**- con la **zona natural** más cercana a él.

- Existe una evidente **confusión**, o **identificación intencionada** tal vez deseable conceptualmente, entre el **Sistema de Espacios Libres** propiamente dicho y el **Dominio Público Natural** (montes, cauces y playas) y sus **servidumbres** o suelos limítrofes protegibles. En algún caso no queda claro (p.ej. el elemento PM.3) si se trata de **espacios libres testimoniales** (Suelo **No Urbanizable** a proteger o suelos a obtener para **Uso y Dominio público**) y es este un asunto que creemos trascendente: si el POTAUM los identifica como “Sistema de Espacios Libres” y, en su caso, como “**parques metropolitanos**” más concretamente cabría deducir que son de “**interés autonómico**” y que corresponde a la **Junta de Andalucía** su obtención (expropiación) y a los PGOU municipales su identificación como **Sistemas Generales Supramunicipales**; pero si también se considera optativamente que son “**espacios protegibles**” por el PGOU en el marco del **Suelo No Urbanizable** su identificación debiera haberse abordado en el capítulo de **áreas de protección y/o interés territorial** que para ese fin se ha dispuesto ese apartado del **POTAUM**. Debe solucionarse y clarificarse esta **ambigüedad** que en última instancia alguien (la propia Comunidad Autónoma) tendría que **interpretar**.
- Asimismo el POTAUM con nivel de **Norma** incluye en el capítulo relativo al **Sistema de Espacios Libres** el siguiente precepto en relación con el **corredor marítimo terrestre**: “... los instrumentos de planeamiento general de los municipios afectados reproducirán los límites de la ribera del mar, así como las servidumbres de protección y tránsito, delimitarán las zonas de influencia del litoral y contendrán las determinaciones para la protección y adecuada utilización del litoral. Igualmente, delimitarán las zonas degradadas y establecerán las determinaciones necesarias para su recuperación y ordenación...”. Se trata realmente de una **medida de protección del litoral** y no propiamente de un **elemento del sistema de espacios libres** pero en el plano del POTAUM dicho corredor **se delimita y grafía** como un **elemento** más del “**sistema**”. Pensamos que un POT debe cuidar esos **detalles técnicos** aunque en su aplicación prevalezca, hay que suponerlo así, la **racionalidad** sobre la **literalidad**.
- Son componentes del sistema según el POTAUM las **playas** y demás **espacios libres de uso público** que integren el **corredor marítimo-terrestre**, los corredores **sierra-litoral** y los **parques metropolitanos** si bien los corredores y parques se delimitan a nivel de “**directriz**”, aunque al mismo tiempo se les dictan “**normas vinculantes**”, y se impone a los PGOU que los identifiquen como **Sistemas Generales Municipales** (no autonómicos) lo que presupone intromisión en las **competencias** municipales. Se ha observado que en algún caso tales **corredores** resultan inviables por la **consolidación urbana** ya existente (en Benalmádena se invade incluso un Hospital)
- Por lo que se refiere al **Sistema de Parques Metropolitanos** el planeamiento general los deberá categorizar (en el caso de los PM.1, PM.4, PM.5, PM.6 y PM.7) como **sistemas generales de espacios libres de interés territorial**, o bien (en el caso de los PM.2 y PM.3) como **suelo no urbanizable de especial protección** pero estableciéndose como objetivo la compatibilidad del mantenimiento del **carácter rural** de dichos suelos con la ejecución de **actuaciones recreativas de interés público** tales como senderos peatonales, bicarriles, áreas de descanso... Se ignora **porqué** tal diferenciación y porqué los PM.2 y 3 no son directamente **suelos a proteger** en lugar de “parques metropolitanos” tal como **extrañamente** se les identifica ¿tal vez para instar de los ayuntamientos que los cataloguen como **sistemas general municipales**, y por tanto su obtención sea **a cargo** de los propios municipios?. En todo caso el POT debiera ser más **concreto y explícito** al respecto.

Atendiendo a las **propuestas concretas** relativas al Sistema más significativas del POTAUM, que han requerido una **mayor atención y comentario** por nuestra parte, se expone lo siguiente:

- Las propuestas concernientes al **par litoral-serranía de primera línea** (La sierra de Mijas y el complejo serrano del Rincón de la Victoria) son, por su **tamaño y localización**, de carácter más bien **local**, ya que dan servicio a **áreas municipales** concretas. En los **corredores de la Sierra de Mijas** parece **difícil su obtención** en buenas condiciones dada la densidad de la construcción playera. Se echa en falta por otra parte el estudio de la **continuidad de los corredores** hacia las poblaciones adyacentes a la serranía **por el interior** (Alhaurín el Grande, Alhaurín de la Torre y Churriana). En el Rincón de la Victoria sorprende, comparativamente, que los corredores conduzcan a una **sierra sin valores naturales reconocidos** y en la que, además, se prevé la creación del AO.9.

Por otra parte no hay propiamente ninguna **concepción supramunicipal** del **corredor marítimo terrestre**, de hecho ni se menciona la bahía de **Málaga capital**. Esta concepción pasaría por reconocer el **carácter lineal** del corredor, fomentar la **continuidad de la ribera** y actuar sobre el conjunto de la serranía de **primera línea**.

- La **red de Parques Metropolitanos** es propiamente el **Sistema de Espacios Libres metropolitano** (con las salvedades ya efectuadas) distinguiéndose **dos zonas** separadas: (**Este** de la AUM y **Valle** del Guadalhorce). Los elementos del Este (San Antón, Montes, Limonero...) **no forman red** alguna entre ellos y menos aún con el **área metropolitana**, y tampoco se integran con la gran masa del Parque Natural De los Montes de Málaga: urge la **transformación de la serranía de primera línea** (borde de la A-7), los **cauces de los arroyos** al sur del Parque Natural (A-7001) y la **zona del embalse** al otro lado de la A-45 (posible entrada al Parque Natural).

Por su parte los elementos del sistema en **Valle del Guadalhorce** parecen un **buen intento**, en general, en pos de resolver el valle con una ordenación que tiende al **paisajismo**. Es acertada la apropiación del **paraje natural de la desembocadura** y la posición (que no el tamaño) del PM.4 pero no parece justificado **el comienzo** de la actuación, que debería **resolver** el tramo Río Grande-Sierra Llana en conjunto y **no cortarse** por la mitad, en el río Fahala: previéndose hasta **seis áreas de oportunidad** que se apoyan en el **eje del Guadalhorce** cabría esperar un desarrollo más **articulado**. Asimismo se observa que la **Sierra de Cártama** queda inexplicablemente sin articular con el **corredor** del río. Y por otra, aunque en absoluto imputable al POTAUM, la **huella acústica** del aeropuerto impactará negativamente en la calidad de buena parte **del tramo central del pasillo verde** del **parque fluvial**.

En consecuencia se trata de una **actuación lineal** cuyo sentido sería enhebrar un conjunto de **parques de carácter supramunicipal** que a duras penas existen, donde no se apuesta con claridad por los **espacios naturales** preexistentes (Pizarra y Cártama) y apenas se mencionan los **agrícolas**. Resulta sorprendente que frente a un más que notable densidad en el entramado de **áreas de oportunidad** y de **elementos viarios** no se proponga **ni un solo nuevo parque territorial** propiamente dicho de nueva planta al **Oeste del Guadalhorce**, territorio donde se van a concentrar todos los futuros **desarrollos urbanísticos**.

- **EI SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS**

Según la **descripción** que efectúa el POTAUM de los **equipamientos metropolitanos** es posible realizar la siguiente **síntesis**:

- *Sistema con gran incidencia en la **funcionalidad urbana y territorial** y en el **fortalecimiento** del papel de la aglomeración urbana.*
- *Los **equipamientos colectivos** actúan en el ámbito económico y en el sistema básico de cohesión social con dos funciones: como **salario social indirecto** y como **espacio de consumo colectivo***
- *Han de considerarse los equipamientos colectivos como base de una estrategia de **recualificación urbana y territorial**.*
- *Los equipamientos no intervienen en la articulación del territorio **al mismo nivel** que los espacios libres pero no obstante sí puede hablarse en esos términos en relación con **determinados tamaños y niveles** de equipamiento y en cuanto a la **localización estratégica** de sus elementos.*
- *El POTAUM pretende un **sistema dotacional continuo y jerárquico** que facilite la conexión y articulación del territorio mediante la sucesión y organización de las distintas dotaciones con un **trazado en red**, sustentado en una **estructura básica** de infraestructuras de movilidad. La ubicación de los equipamientos se basa no tanto en su **radio de acción** sino en la **accesibilidad** del equipamiento.*
- ***Tendencia a invertir**: De la localización “**periférica**” de los equipamientos - en espacios residuales, impersonales y marginales – a su transformación en auténticos **focos de centralidad** y como hitos identificables en el **paisaje metropolitano**.*

Y en función de la citada conceptualización del equipamiento metropolitano los **objetivos del POTAUM** serían los siguientes:

- **Contención** de los desarrollos urbanísticos.
- Ubicación junto a los **ejes** infraestructurales y en los puntos de **intercambio modal**.
- **Competitividad** a nivel nacional e internacional
- **Jerarquización** de dotaciones del nivel local al metropolitano
- **Configuración continua** de dotaciones para la articulación del territorio
- **Esquema en red** soportada por el sistema de infraestructuras de movilidad, que definen los accesos.

Frente a esta ambiciosa y deseable pretensión y ampulosidad de objetivos el Sistema propuesto se “ordena” (en realidad es una dispersión de **piezas y enclaves** que salpican el territorio que – tal vez por la escala de trabajo y el modo de representación gráfica utilizado - no permite identificar la **red articulada y jerarquizada** pretendida desde una óptica de cualificación, uso y destino de los diferentes elementos) mediante dos grandes grupos: los equipamientos “metropolitanos” ya **existentes** y los propuestos de **nueva creación**.

- En general en todos los **intercambiadores del sistema de transportes** se localizan **nuevos equipamiento vinculados** a los mismos en cumplimiento claro en este caso de unos de los objetivos enunciados. Como elemento destacable no ligado a intercambiador alguno hemos detectado el del **distribuidor oeste** situado junto al Area de oportunidad A3 (plataforma logística vinculada al **aeropuerto**) como único equipamiento metropolitano propuesto ligado a un **área de oportunidad**.
- En cuanto al resto de **objetivos y características** cualitativas a conseguir con el Sistema a proponer no encontramos una **respuesta concreta**: solo es evidentemente legible que allí donde existe un **nodo viario** también hay un **equipamiento**, algo que efectivamente tiene una **lógica convencional** “comercial” pero que como **polo de actividad y centralidad**, si no se resuelve adecuadamente, pudiera terminar por lograr lo **contrario** de lo pretendido: colapsar el nudo, elemento de ordenación de tráfico pero **punto débil** en toda estructura viaria.
- Por otra parte se observa que en los **núcleos rurales** de la AUM se ubican **equipamientos ambientales y turísticos**, sin que se aporte **definición** alguna respecto al tipo de “**equipamiento singular** de interés metropolitano y dinamizador de la economía local a implantar” y sin que en los **centros turísticos** del ámbito metropolitano (**Costa**) se propongan **actuaciones dotacionales** de ningún tipo. El Plan no incorpora un **análisis diagnóstico** de las carencias del área en **equipamientos** en general y, en particular sobre los **equipamientos turísticos** debería incidir con proyectos concretos de **interés internacional**, que cualifique y haga competitiva la **oferta del área metropolitana** en dicho ámbito internacional.

4. LAS ÁREAS SOMETIDAS A RESTRICCIÓN DE USOS Y TRANSFORMACIÓN

Son objetivos genéricos del POTAUM la **preservación del patrimonio** y de los **valores naturales y ecológicos** del territorio impidiendo la urbanización, y contribuir al **desarrollo sostenible** potenciando el **uso naturalístico y recreativo** y la prevención de daños por **riesgos naturales**. En cumplimiento de dichos objetivos el **POTAUM** establece dos grandes grupos de **áreas territoriales a proteger** que se manifiestan gráficamente en la ordenación del Plan.

ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL: *unidades territoriales con valor natural y protegidas por la legislación sectorial; espacios naturales protegidos, LICs, red hídrica, vías pecuarias*

ÁREAS DE INTERÉS TERRITORIAL: *zonas limitadas a usos excepcionales de equipamiento, público y privado e instalaciones de turismo rural no permitiéndose usos extractivos (aunque sí los existentes legalizados). Se incluyen los complejos serranos de interés ambiental, paisajes sobresalientes, y espacios de protección cautelar denominados “de transición”.*

Además se derivan hacia los instrumentos de planeamiento urbanístico la **protección** de otros suelos por razones de riesgos (hídricos, inundabilidad, contaminación por residuos...) y para conservación y mantenimiento del **patrimonio** histórico, cultural, etnológico...

- **Especial atención** merecen en esta toma de decisiones del POTAUM las denominadas **Áreas de Interés Territorial** de nueva creación y, en concreto, las identificadas como **Espacios de Transición**, ya que tanto las de **protección ambiental** como las de **riesgos y valores** patrimoniales y culturales responden básicamente a **critérios objetivos** e independientes que superan el propio marco de decisiones del POT.

No obstante se considera imprescindible que el **POTAUM** preste especial atención al **estudio** y la restitución gráfica de las **áreas protegibles** derivadas del **PEPMF**. Este Plan Especial tiene casi **20 años**, su base cartográfica era muy **débil**, su escala de trabajo **insuficiente**, y los **errores** observados durante su larga vigencia teórica (en realidad solo tiene **1 año de vigencia** a tenor de la fecha de su publicación en BOJA) obligan indiscutiblemente a que un **plan de ordenación del territorio de 2008** discuta, revise y actualice la delimitación de dichas **áreas protegibles**, y eso no la ha hecho el **POTAUM** que se ha limitado a **interpretar** las delimitaciones del **PEPMF** sin mayor **justificación y/o profundización explícita**. Entendemos que corresponde al **POT de ámbito subregional** el análisis **detallado** y la delimitación **exacta**, en la medida de lo posible, de la **protección del medio físico** de su ámbito derogando en su caso al **antiguo PEPMF** o fomentando su **revisión** en paralelo o a muy corto plazo.

- Uno de los principales **diagnósticos** del POTAUM es el **desequilibrio** existente, no sólo económico sino dotacional, y de **oportunidades** entre los diferentes municipios que conforman la aglomeración urbana de Málaga, y uno de sus **objetivos** es el de lograr un **modelo territorial equilibrado**.

Sin embargo de la **ordenación general** del POTAUM (con carácter **finalista** según la propia definición de su modelo) se deduce un cierto **desequilibrio entre municipios** de la aglomeración en función de la **proporción** de áreas con diferente **protección**, y de la localización relativa de **áreas de oportunidad** productivas en suelos no urbanizables sin protección. Se habla en el POTAUM de ordenar suelos protegidos con una **función equilibradora**, pero **no se justifica** porque una área protegida equilibra el territorio.

Entendemos que el **desarrollo equilibrado** del territorio (el principio de equilibrio territorial requerido por la **LOTA**, por la **jurisprudencia**, y por el propio **POTAUM**) no queda resuelto ni garantizado si los suelos "protegidos" (especialmente los identificados "**de transición**" por su enorme extensión) no están **suficientemente justificados** ni compensados con **áreas de oportunidad** también necesarias en determinados territorios y/o municipios.

- Otra cuestión ligada directamente en muchos casos a dichos **espacios de transición** es el de los **diseminados residenciales** que subyacen en dichos espacios. Áreas como el AIT-9 y AIT-3 y otras presentan un **alto grado de edificación** y acogen incluso conjuntos urbanos muy **identificables**, algunos consolidados por edificación y urbanización tras **procesos administrativos y urbanísticos** reglamentarios, por lo que no es **coherente** que se consideren como suelo con valores naturales, agrícolas, forestales... **incompatibles** con el uso residencial al mismo nivel, p.ej., que la propia Sierra de Mijas.

- Es **incoherente** categorizar como **Suelo No Urbanizable Protegido** a un suelo con alto grado de consolidación edificatoria que además se pretende **mantener** lo edificado. Y no solo es incoherente sino que la **LOUA** de partida no admite que en **SNU** existan viviendas: dejar **fuera de ordenación** voluntariamente a cientos o miles de viviendas es **lo contrario** que debe hacer un **planeamiento** al que se le presupone que debe buscar **soluciones prácticas** a los **problemas urbanísticos** existentes y no “pintar” todo de verde y mirar para otro lado. El tema de los **diseminados** es un problema plenamente **“territorial”** y muy **característico** de determinados entornos como el del Valle del Guadalhorce, y los **problemas territoriales** han de ser analizados, debatidos y resueltos en el marco de la **Ordenación del Territorio**.
- El POTAUM carece **de información explícita y análisis de tal problemática** (en algunos casos no se han reconocido **diseminados existentes** ya incluso en el planeamiento general vigente – p.ej. El Boticario en Málaga -, ni otros que constituyen **realidades físicas** constatables –p.ej. La Alquería o Sol Andalusi en Alhaurín de la Torre -, y otras que han aparecido en los últimos años por actividades de **elaboración y transformación** de productos agrícolas o de servicio – p.ej. en Rincón de la Victoria-),
- Realmente el **POTAUM** se limita prácticamente a **recordar** las posibilidades genéricas que ofrece la **LOUA** a la hora de **clasificar** el suelo, a dictar determinadas **directrices** encaminadas a evitar nuevos procesos irregulares y, en casos como los ya expuestos, a identificarlos como **Espacios de Transición** a los que impone la clasificación de **Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido**, impidiéndoles por tanto cualquier tipo de **solución urbanística**, pero sin conseguir que dicha **protección** sea **real y efectiva**, tan solo es una **falsa mancha verde** en un plano. En cualquier caso, siendo las delimitaciones dichas Areas una **“directriz” del POTAUM** cabría interpretar en derecho que los **PGOU** pudieran proceder a la **delimitación exacta y justificada** de dichos ámbitos, pero el **POT** debiera contener alguna determinación al respecto de dicha **flexibilidad**. Y en ese sentido el **reconocimiento de conformidad** que el POT hace al respecto de las edificaciones tramitadas como de **utilidad pública e interés social** debería aplicarse también al menos a las **viviendas** existentes que hayan sido aprobadas en desarrollo de **procedimientos legales** previstos por las anteriores legislaciones urbanísticas.
- En resumen, tal y como se ha redactado el documento, existen **contradicciones entre la representación gráfica de las Áreas de Interés Territorial** (con un nítido y determinado contorno) y **su definición como Directrices**, es decir, determinaciones únicamente vinculantes en cuanto a sus fines, pudiendo el planeamiento urbanístico desarrollar la forma en que se obtienen estos fines.

Cuando se define el interés territorial sin describir qué valores ambientales hay que proteger no se está explicando en que reside esta potencialidad. **Un valor paisajístico “potencial” es un concepto jurídico indeterminado**. El criterio delimitador tan concreto es arbitrario y no justificado, que a su vez obliga la clasificación de este suelo como no urbanizable en el planeamiento general municipal. **Es una directriz que únicamente puede aplicarse como una Norma**.

La protección como **Área de Interés Territorial** no debe impedir la clasificación de los territorios que cuenten con un proceso de **consolidación edificatorio y urbanístico**, como Suelos Urbanizables o si se dan determinadas características como Urbanos Consolidados o no. Debe ser entonces el **planeamiento urbanístico** a escala municipal el que analice cada uno de los asentamientos para que actúe de la forma más adecuada.

- En el **POTAUM** no se analizan, ni localizan los **asentamientos históricos consolidados** en el ámbito del suelo rústico. Asentamientos rurales tipologías y origen de los consolidados posteriormente como suelo urbano, **modelos que deben conservarse**, protegerse y mejorar dotándolos de carácter propio y no considerarlos simplemente como ajenos a la legalidad.

Dejando de lado la **interrelación** específica entre **Áreas de protección y Diseminados residenciales** a la que nos hemos referido anteriormente con extensión, constatamos a continuación una serie de **reflexiones** en relación con los el **conjunto de determinaciones** del POTAUM relativas a las “protecciones”:

- Existen áreas que por sus **pendientes y valores paisajísticos** merecen ser incluidos dentro de las **áreas de protección ambiental**, como son los casos de parte de los espacios de transición al oeste del núcleo urbano de Coín o espacios de transición al oeste de Álora.
- Los **corredores verdes** de El Rincón de la Victoria deberían ser en muchos casos suelos protegidos por ser **áreas inundables**, aunque su delimitación según planos de riesgos del PGOU en revisión no ses correcta. También se echa en falta alguna **protección** más en algún arroyo, o al menos en las cabeceras, como subcuencas del arroyo Pajaritos o cuencas del arroyo Benagalbón; **medidas correctoras** en Parque Victoria, las existentes son **insuficientes** (existen incluso nuevos encauzamientos embovedados insuficientes) cuenca arroyo Piletas, y cuencas de El Cantal.
- La Sierra de Cártama (AIT 3) debería aumentar su **área de protección ambiental** hacia el suroeste por **pendientes y valores paisajístico** como se recoge en el planeamiento municipal, Se observa a cessa cierta arbitrariedad en las delimitaciones: p.ej. una misma **unidad de paisaje** determinada en el propio POT es preservada o no sin ningún criterio explícito como ocurre con determinados espacios de la Sierra de Mijas).
- En referencia a la **Normativa** se aprecia en algunas **Directrices** una redacción con rango de **Norma**. Así ocurre por ejemplo con el artículo 46, que actúa como norma y vincula en límites y contenidos, regulando específicamente los usos. Las directrices permiten al planeamiento general el ajuste de los límites de protección, pero en este artículo no se dice claramente.
- El POTAUM habla de protecciones de ámbitos por sus **valores ambientales, paisajísticos o culturales** actuales o potenciales. En muchos casos (especialmente en los **Espacios de Transición**) nos encontramos con **conceptos jurídicos indeterminados**, con criterios discrecionales e injustificados. Se desprende un sentido **voluntarista**, protegiendo, en ocasiones, hasta donde se quiere **limitar el crecimiento urbanístico** de la aglomeración. En las Áreas de Interés Territorial se llega a **zonificar y limitar usos**, cuando la identificación de los mismos es una **Directriz** y no una Norma.
- En el término municipal de El Rincón de la Victoria se han tomado como límites de suelos protegidos **áreas sin valores ambientales** determinados que justifiquen su protección **al norte de la Autovía**, sólo por tener como límite físico la Autovía. Según se desprende de planos de **riesgos** de erosión, de **pendientes** medias y de **calidad ambiental** del PGOU vigente no existirían **argumentos**, ni siquiera para la continuidad territorial, para proteger. Podrían ser áreas de **“protección cautelar”** a justificar y delimitar por el **planeamiento general** del municipio.

- Se han protegido no sólo suelos que provenían del **Plan Especial de Protección del Medio Físico** y de **legislaciones sectoriales**, sino que, en muchos casos, se ha querido continuar algunos **corredores** protegiendo suelos que no tienen ningún tipo de justificación, tal y como lo exige la propia LOUA (Art. 46), por ejemplo el corredor de Almogía al norte y al sur o Regadíos del Guadalhorce.
- De la **lectura global** del territorio desde el punto de vista **provincial** se comprueba desequilibrio y falta de **continuidad** y de **cohesión territorial**. Los POTA de Axarquía-Costa Oriental y de la Costa del Sol no casan con el modelo y los **criterios de protección** del POTAUM. Se propone recuperar un suelo no urbanizable de “**protección cautelar**”, y unos **criterios de justificación** de protecciones, que ordenen mas pormenorizadamente los municipios, pues la escala y las argumentaciones parecen **inadecuadas** en algunas áreas.

5. LAS REDES DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS BÁSICOS

- EL CICLO DEL AGUA:

Analizado el POTAUM y conocidos los criterios de los Servicios de **Gestión de Recursos e Hidrología de la Cuenca Mediterránea**, se extrae la conclusión de que el contenido del POTAUM en materia de las **infraestructuras básicas relativas al “ciclo del agua”** es un documento que carece de **valor fehaciente** alguno:

- En primer lugar el POTAUM parte de **datos erróneos**, con lo cual es posible que con las medidas que propone no se pueda asegurar **servicios básicos** ni en las áreas consolidadas, ni en las áreas de crecimiento y transición (objetivo que dicta el plan como una norma vinculante).
- No se propone ningún tipo de **protección de embalses y acuíferos** conocidos, con lo cual no se puede **garantizar** ni la calidad, ni la cantidad, que en principio se le presupone.
- Las soluciones propuestas, en cuanto a **nuevas** canalizaciones, desaladoras, mejora de las instalaciones de abastecimiento, etc, son costosas y llevan un **largo tiempo** ejecutarlas. En ningún momento se **programan** los tiempos de ejecución, ni se obliga a un tiempo máximo de realización de las infraestructuras, de forma que puede ser muy difícil cumplir con los **objetivos**.
- En la documentación gráfica del Plan se contempla un área llamada **Gestión Integral de la Cuenca del Guadalhorce y Río Grande**, que no se define en la memoria, desconociéndose por tanto las **actuaciones previstas** en esta zona y los **propios objetivos** (?).
- En la documentación gráfica se sitúan los **embalses**, pero no los **acuíferos** de aguas subterráneas. Es decir se cuenta con estos recursos, pero **no se estudian**.
- El **ámbito del POTAUM** se queda pequeño para un tema como la **gestión del agua**, que tiene más que ver con **divisiones hidrográficas** que con **divisiones administrativas**.

- La **Cuenca Mediterránea**, tiene planteado hacer un nuevo **Plan Hidrológico**, con un análisis más exhaustivo de los **recursos** y de las **demandas**, que con toda seguridad **modificará** todo o gran parte del planteamiento del **POTAUM**.

En definitiva, el **POTAUM** es un documento seguramente correcto, pero **no realista**, que no resuelve en medida alguna el **problema del agua en la aglomeración urbana de Málaga**.

- **LAS INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS Y DE TELECOMUNICACIÓN:**

Analizado el documento del POTAUM a este respecto se deducen las siguientes conclusiones:

- Las distintas actuaciones y propuestas del POT corren en todos los casos a **cargo de las compañías suministradoras** y de los agentes privados pero el **grado de compromiso** en cuanto a **ejecución y plazos** de las redes es **indefinido**. Genéricamente se contemplan las actuaciones a “corto” plazo pero no se articulan ni programan los procesos.
- Entendemos que si a los POT les corresponde una **determinación pormenorizada indiscutible** esa es la de **planificar y resolver las infraestructuras** que exceden de la **capacidad de gestión municipal**, y en este sentido el POT es **muy débil**: prácticamente se limita a establecer **objetivos**, listar las obras necesarias y establecer **prioridades**, es decir lo que expresaría un **Avance** de planeamiento y no un **PLAN** propiamente dicho.
- En **contradicción** con ello el POTAUM establece tales objetivos e intenciones con el rango de **NORMAS VINCULANTES** ¿para Endesa. o para Gas Natural...?
- El POT presenta unas propuestas **sumamente teóricas**. No analiza **los trazados de los pasillos o itinerarios propuestos** para concentrar el trazado de las redes de energía y que reduzcan la afección a áreas urbanas, sino todo lo contrario ya que, **en determinados casos, afectan a áreas urbanas**. La Central de Ciclo Combinado de Campanillas propuesta **no cuenta aún con informe favorable** sobre Declaración de Impacto Ambiental.
- El POTAUM **carece de estudios de demandas energéticas** y establece objetivos e intenciones con el rango de **NORMAS VINCULANTES** sobre **ENERGIAS RENOVABLES** (“**Impulsar el aprovechamiento de las energías renovables**”) pero en realidad se limita a dar referencias de objetivos del **PLEAN** (Plan Energético de Andalucía), **PASENER 2007-2013** (Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética), **AAE** (Agencia Andaluza de la Energía), y realmente no planifica nada,
- El **POTAUM** carece de propuestas concretas sobre **Parques Eólicos** (Energía Eólica), **Parques Solares** Térmicos y Termoeléctricos y Fotovoltaicos (Energía Térmica de origen Solar), **Centrales de Biomasa**, Redes de DC&H, Cogeneraciones y trigeneraciones (CCHP), Pilas de celdas de combustibles, Sistemas electrónicos de control energético, Selección de equipamiento eficiente..
- En cuanto a las **infraestructuras de telecomunicación** no se han observado determinaciones específicas en el POTAUM que no sean algunas **Normas, Directrices o Recomendaciones** concretas a los Ayuntamientos para evitar **impactos ambientales** de las antenas e instalaciones .

6. LA INSERCIÓN TERRITORIAL DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS

Incorporamos en este apartado del presente Informe el análisis de las determinaciones del **POTAUM** que entendemos más **significativas**, a los efectos de su **aplicación práctica**, en los **procesos urbanísticos y edificatorios**, que más nos vinculan a los arquitectos. Se trata en todo caso de **reflexiones de carácter general** complementarias a las ya expuestas en los diferentes **apartados específicos** del Informe.

- *El POTAUM omite toda referencia a las atribuciones que le confiere el **Art.45.5 POTA** en el sentido de establecer **criterios específicos** relacionadas con las **limitaciones al crecimiento**. Asimismo el POTAUM no hace referencia alguna a las especificaciones de la **Instrucción 1/2007** relativa al mismo asunto, ni adopta ninguna determinación alternativa al respecto. Por lo tanto el POT mantiene **indefinido** el criterio de cálculo a seguir en la práctica por los PGOU para aplicar los **indicadores de limitación al crecimiento** impuesto por el POTA, perdiendo una gran **oportunidad legítima** para regular esta controvertida materia, y dejando a los PGOU la misión de **interpretarla** y a la CPOTU la posibilidad de **aplicarla arbitrariamente**.*

*El **POTAUM** simplemente se remite, a nivel de “**Directriz**,” a dicho Art.45 del POTA para **imponer** su aplicación sin más aclaraciones. Es sorprendente no obstante que la aplicación de una **Norma “vinculante” del POTA** (Art.45) se establezca como “**directriz**” en un POT (el POTAUM) que desarrolla a dicho POTA.*

*Y por otra parte la publicación reciente del **Decreto 11/2008**, en cuanto a que sus especificaciones en esa materia solo son básicamente aplicables a municipios de población inferior a 10.000 habitantes, **no resuelve el problema** en municipios característicos y representativos de la **AUM**.*

*En cualquier caso cabe suponer que a los **PGOU** se le permitiría idéntica **flexibilidad de interpretación** que la que han aplicado al **PGOU de Marbella** el mismo Equipo Redactor del POTAUM y la propia **Administración Autónoma** (en Marbella se admitieron, entre otras, que el suelo urbanizable propuesto represente un incremento de población en los próximos 8 años del orden del 70% y se obviaron absolutamente los criterios de la Instrucción 1/2007 de la propia Consejería). **Flexibilidad aplicada a Marbella y reclamada en general** que, en cualquier caso, entendemos plausible.*

- *Por otra parte la posibilidad legal de **innovación del PGOU** mediante **MODIFICACIÓN** (art.38LOUA), de **carácter estructural**, para crear justificadamente nuevos sectores de suelo urbanizable queda **anulada** de plano por el POTAUM, lo que es tanto como decir que el POT se toma **atribuciones** contra Ley que no le corresponden. En efecto el POT obliga a que siempre que interese y sea justificable la creación de un **nuevo sector** de suelo urbanizable, y cumpla determinados requisitos seguramente también **discutibles**, hay que **revisar el PGOU** lo que, con independencia de las mínimas diferencias **técnicas y documentales** que pudieran existir en esos casos entre **Revisión** (parcial se entiende) y **Modificación**, nos parece que conceptualmente es como “matar moscas a cañonazos”. (A título de ejemplo recordar que Barcelona cuenta con un **PGOU vigente** desde hace más de **30 años** que tan solo ha precisado en determinados casos de “**modificaciones**” para mantenerse siempre vivo **sin traumas** innecesarios: incluso para permitir la transformación “olímpica” de la ciudad).*

- *No parece que una parcela con **pendiente >35%** deba ser objetivamente **inedificable**. Con buenas normas de **edificación en ladera** y un **buen proyecto** podrían admitirse incluso pendientes superiores. Y por otra parte existen en la Historia grandes **ejemplos de Arquitectura** sobre terrenos con pendiente muy superior al 35%. En cualquier caso dicha directriz es prácticamente una **Ordenanza de Suelo Urbano**, determinación de clara **competencia municipal** y atribuible a un **PGOU** y no a un **POT**, no obstante su rango de “**directriz**” se supone que permitiría **cierta flexibilidad** si, como sería de esperar, la actitud de la CPOTU fuese **razonable** en el acto de aprobación del **planeamiento urbanístico**.*

6. SÍTENSIS DEL INFORME Y CONCLUSIONES

Se enuncian a continuación a modo síntesis una serie de **reflexiones y conclusiones** de carácter general que complementan a las **observaciones** pormenorizadas que han sido **desarrolladas** y expresamente **argumentadas** a lo largo del presente **Informe**:

- El **planeamiento territorial** debe intervenir en aquellos espacios y materias donde el **planeamiento urbanístico** municipal no puede llegar. En especial el POT debe ser competente en materia de **infraestructuras básicas supramunicipales**, aspecto que el **POTAUM** no desarrolla suficientemente.
- Es cierto que la ordenación territorial es una “**nueva cultura**”, una disciplina todavía desconocida, **sin experiencia previa** ni constatación de su **eficacia**, que por su **visión transversal del territorio** y su caracterización como **instrumento político** representa “por idiosincrasia” un choque frontal contra las **administraciones sectorial y municipal** y, en consecuencia, contra el **planeamiento urbanístico**. Y obviamente el **POTAUM** no puede abstraerse de ello.
- La legitimación de los POT a través de la **LOTA** (Ley abierta y flexible por otra parte) para **fixar y limitar usos**, y zonificar, junto a sus atribuciones relativas al **Sistema de Ciudades** conllevan necesaria e inevitablemente a una **conflictividad Urbanismo-Territorio** ante la que no cabe otra respuesta que el “**consenso**” y la ordenación “**participada**”.
- Los **pilares de la Ordenación del Territorio** deberían ser pues el **consenso** con los ayuntamientos y administraciones sectoriales, la búsqueda decidida de soluciones a las **infraestructuras supramunicipales** (donde no llegan los Ayuntamientos), y la impartición de **directrices y recomendaciones** para la ordenación de la Ciudad, y no la expresión de una **política impuesta**. El **POTAUM**, como otros planes territoriales, desde luego no parece haberse acercado a ese **modelo** en nuestra opinión **deseable**.

- Como puede vislumbrarse en el **propio POTAUM**, los POT adoptan en la práctica una **posición reforzada** sobre el **planeamiento urbanístico** pero no tanto sobre los **planes y políticas sectoriales** desvirtuándose su **carácter transversal**. La efectividad de la ordenación del territorio depende de que sus determinaciones **se desarrollen** por planes urbanísticos pero, sobre todo, por **actuaciones sectoriales** que no siempre se formularán, lo que propiciará a la postre el **incumplimiento y descrédito** del plan territorial. El **POTAUM** se ha formalizado como un hipotético **macro-plan urbanístico** pero es **débil** en materia “**sectorial**”.

- El POT no ha de ser un “**plan de planes**” en el que se yuxtapongan esquemáticamente los diferentes **planeamientos urbanísticos y sectoriales** internos. Es necesario buscar y encontrar **formas de gestión del espacio supramunicipal**, espacio que antes habría que definir y acotar: ¿**Periferia y Ciudad**? ¿**Ciudad compacta-ciudad difusa**? ¿la periferia es un **problema urbano o territorial**?

- La **redacción** propiamente dicha, los **textos**, del **Planeamiento Territorial** suele presentar **desenfoques** (incorrecta forma de redactar las **normas** frente a las **directrices**, grandes **conceptos abstractos** frente a **nimias especificaciones** normativas.....) y abuso de **conceptos jurídicos indeterminados** (función equilibradora, protección potencial, criterios-guía, líneas de actuación..) y el **POTAUM** no es una excepción en este sentido.

- Con la figura de “**protección potencial**” (a efectos del POTAUM: **espacios de transición**) puede protegerse **todo el suelo que se quiera**: todo suelo **vacante** es susceptible de ser **potencialmente** protegible (salvo que interese ubicar en él un **Area de Oportunidad** como el **POTAUM** efectúa salpicadamente en territorios seguramente también **potencialmente protegibles** ...)

- El **Documento Técnico** del POTAUM es sensiblemente **mejorable**, no solo en **contenidos y determinaciones** sino en cuanto a criterios de representación, legibilidad, coherencia memoria-planos, escala, justificación de la integración de la ordenación en la de los territorios colindantes.... Es el **primer documento** de planeamiento clave y esperado de la ordenación del **A.M. de Málaga** y debiera ser **modélico** y de un gran nivel cualificativo como corresponde a la **2ª entidad poblacional** de Andalucía (centro regional de **primer nivel**), y a su pertenencia a la **4ª dimensión** europea.

- En general el discurso del **POTAUM** es, en gran parte, “contemplativo”: se limita a **reconocer realidades** sin corregir o plantear **soluciones significativas**, actuando para las **grandes decisiones territoriales y funcionales** casi como simple **notario de la realidad** proyectada y/o en ejecución.

- Realmente el POTAUM actúa sobre un **espacio ya muy “ordenado”** por otros planes e intervenciones sectoriales, podría decirse que llega tarde en cierto modo, pero sin embargo es **imprescindible** intervenir adecuadamente e introducir esa componente de **transversalidad** que caracteriza a la **Ordenación del Territorio** como elemento **corrector** de dicha ordenación preexistente.

- En cualquier caso es de reconocer que precisamente en el **sistema de comunicaciones viarias** el POTAUM sí ha sabido introducir ese **corrector de transversalidad** en la trama existente y/o en ejecución para poder reconvertirla en una **red en malla o reticular** frente a la estructura viaria radial concebida en origen. El **POTAUM** introduce **nuevos elementos y jerarquiza el viario** y, aunque, con alguna decisión a reconsiderar, ha efectuado esa **aportación** que en líneas generales resulta **acertada** por más que se sustente en **preexistencias**.

- Pero es claro que **la aportación propia más significativa del POTAUM** es la creación de las **Áreas de Oportunidad residenciales** (no computables, se supone, a efectos de los límites de crecimiento del POTA), que constituye precisamente una de las principales **fuentes de conflicto** del Plan. Y es que delimitar, ubicar y predefinir esas áreas es realmente **hacer urbanismo propiamente dicho** y, por cierto, sin llevar a cabo el proceso técnico de **valoración, justificación, diagnóstico y racionalidad** que habría sido **exigido** interna y externamente al **planeamiento urbanístico**, y sin tener en cuenta que las **carencias de recursos** y los problemas de **sostenibilidad** son exactamente **los mismos** que cuando esos ensanches los plantean los **PGOU**...

- En otras cuestiones el **POTAUM** es muy escaso en **aportaciones**: Coín, Álora, Almogía, Totalán... son casi **invitados** de piedra en la ordenación, el eje de los **alhurines** se **identifica** y valora pero **no se potencia**, las conexiones viarias **Este-Oeste** no se refuerzan (en especial la relación viaria con la **Costa Oriental**); la carretera del arco no se cierra realmente; el problema de los **diseminados residenciales** no se resuelve ni se profundiza en él; las **redes ferroviarias y de metro** son las que ya estaban previstas y/o en ejecución sin que se avance en ese sentido hacia los ejes dinámicos del **Valle del Guadalhorce**; **parques supramunicipales** propiamente dichos no se propone ninguno que no sean recuperaciones de **arroyos y montes** que de por sí son suelos **protegibles** más que **parques** de uso cotidiano; y las **infraestructuras** por su parte quedan prácticamente sin resolver.

- En definitiva la **aportación del POTAUM** en esta **primera versión** publicada, es de suponer que haya una **segunda vuelta** más madura y reflexiva, es un tanto **decepcionante**. Ni siquiera en materia de **protecciones territoriales objetivas** avanza **en detalle** más que el propio **Plan Especial de Protección del Medio Físico** de 1989; y en su afán de no planificar más que lo hipotéticamente ejecutable **a corto-medio plazo** (lamentable confusión entre **programación y planificación**) deja sin dibujar las grandes **líneas y directrices** de los futuros desarrollos a **medio-largo plazo** que el propio Plan reconoce que se producirán.
- Y por otra parte, a efectos de **practicidad** en la aplicación del POTAUM, recomendamos una más **afinada redacción** de las normas, adecuando los textos a los conceptos y **rangos normativos** (normas, directrices y recomendaciones) clarificando el **alcance** real especialmente de las **directrices**; evitación de **conceptos y terminologías** ambiguos; transparencia y expresión literal de los **criterios y condiciones de cómputo** a efectos de los indicadores de las **limitaciones a los crecimientos** residenciales que se derivan del POTA, etc.

Málaga a 20 de Febrero de 2008

Han intervenido en la elaboración del presente Informe, realizado en el marco de la Vocalía "**Ciudad y Territorio**" de la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga dirigida por *Marta Arias González*, arquitecta, los siguientes arquitectos colegiados:

Adelaida Almadén, Vázquez, Amparo Balón Alcalá, José Antonio Bermúdez Palomo, M^a José García Guzmán, Luis O. Frade Torres, Rafael Luque Ruiz de Mier, Juan Mancebo Rodríguez, Francisco Panchón Martos y David Ruiz Sáez,

que han actuado bajo la coordinación de *Francisco J. Carrera Rodríguez*, arquitecto del Servicio de Planeamiento del COAMA.
