

Justificante de Presentación

Datos del interesado:

CIF - Q2900367J COLEG OFIC ARQUITECTOS DE MALAGA

Dirección: Calle LAS PALMERAS DEL LIMONAR Nº 31

Málaga 29016 (Málaga-España)

Teléfono de contacto: 952224206

Correo electrónico: secretaria@coamalaga.es

Número de registro:	19013847443
Fecha y hora de presentación:	25/03/2019 14:57:12
Fecha y hora de registro:	25/03/2019 14:57:12
Tipo de registro:	Entrada
Oficina de registro electrónico:	REGISTRO ELECTRÓNICO
Organismo destinatario:	Ayuntamiento de Málaga
Asunto:	INFORME-ALEGACION DOCUMENTO APROBACION INICIAL PE PUERTO
Expone:	EN EL PLAZO DE INFORMACION PUBLICA SE APORTA INFORME-ALEGACION DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MALAGA
Solicita:	SEA ADMITIDO A TRAMITE

Documentos anexados:

INFORME-ALEGACION PE PUERTO - 19_03_25_Alegacion.pdf (Huella digital: e7bfda65d37aeaeaaaa4093a4b9160f6f5c16d5c)

Alerta por SMS: No

Alerta por correo electrónico: Sí

El presente justificante tiene validez a efectos de presentación de la documentación. El inicio del cómputo de plazos para la Administración, en su caso, vendrá determinado por la fecha y hora de la entrada de su solicitud en el Registro del Organismo competente.

De acuerdo con el art. 31.2b de la Ley39/15, a los efectos del cómputo de plazo fijado en días hábiles, y en lo que se refiere al cumplimiento de plazos por los interesados, la presentación en un día inhábil se entenderá realizada en la primera hora del primer día hábil siguiente salvo que una norma permita expresamente la recepción en día inhábil.

De acuerdo con el Art. 28.7 de la Ley 39/15, el interesado de esta solicitud se responsabiliza de la veracidad de los documentos que presenta.



INFORME - ALEGACION AL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE MÁLAGA PARA UN RASCACIELOS-HOTEL.

En el plazo abierto mediante publicación de anuncio en Boletín Oficial de la Provincia de 7 de febrero de 2019, complementario a la notificación recibida con fecha 23 de marzo de 2019, por el que se somete a información pública de la Modificación de elementos en la Plataforma del Morro e incremento del índice de edificabilidad en el Plan Especial del Puerto de Málaga, el Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga formula las siguientes alegaciones.

INDICE

Antecedentes

Habilitación legal y profesional del autor del Plan Especial

Alegaciones

- 1. Sobre el contenido técnico**
- 2. Sobre la oportunidad y motivación de la Innovación**
- 3. Análisis comparativo de la ordenación vigente con la Innovación**
- 4. Información y Participación pública.**

Conclusiones

Antecedentes

En septiembre de 2017 el Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, a solicitud de la Consejería de Medio ambiente y Ordenación del Territorio (en adelante CMAOT), aportó su pronunciamiento sobre los aspectos técnicos a tener en cuenta en el procedimiento de evaluación ambiental de la Innovación mediante Modificación (adecuación) de los parámetros del Plan Especial del Sistema General del Puerto en la Plataforma del Morro del Dique de Levante para implantar un centro hotelero de lujo. El Informe resultado de la evaluación ambiental estratégica simplificada determinó que dicha modificación no tenía efectos significativos al no contener alteraciones de un valor natural. Dejamos constancia aquí del desacuerdo respecto al concepto de paisaje y geosistema que la CMAOT revela en dicho Informe y a la omisión de tutela sobre los mismos que constituye su actuación. Para evitar redundancias, los contenidos de nuestro pronunciamiento de entonces no se trasladan en su integridad a la presente alegación. Dejamos constancia de su validez respecto al instrumento de planeamiento sobre el que informamos ahora.

En cualquier caso, el trámite urbanístico comenzó en junio pasado con la aprobación inicial del documento de “Modificación de elementos en la Plataforma del Morro e incremento del índice de edificabilidad en el Plan Especial del Puerto de Málaga” (en adelante PE).

Habilitación legal y profesional del autor del Plan Especial

No existe una normativa general que delimite las competencias de los distintos profesionales en el ámbito del Urbanismo. Sin embargo, los arquitectos y los ingenieros de caminos, conforme a reiterada jurisprudencia del TS, tienen atribuidas competencias en materia de Urbanismo y para redactar instrumentos de planeamiento.

Analizado el conjunto de la documentación que se expone al público, observamos:

*Memoria de la Innovación. No suscrita por técnico alguno.

*Planos (ocho en total). No suscritos por técnico alguno. Las cartelas (no unificadas) de planos están en blanco, referidas a Departamento Infraestructuras o al director y presidente de Autoridad Portuaria (en adelante AP).

- Planos 1.2.3. Servidumbres aeronáuticas. Escala 1:20.000. Enero 2018
- Plano P-2. Zonificación usos generales. Escala 1:4000. Junio 2010.
- Plano P-2. Zonificación usos generales. Escala 1:4000. Marzo 2018.
- Plano P-3. Zonificación actividad portuaria. Escala 1:4000. Junio 2010.
- Plano P-3. Zonificación actividad portuaria. Escala 1:4000. Marzo 2018.
- Plano P-8. Sector 2 Ordenación Plataforma del Morro. Escala 1:500. Diciembre 2014
- Plano P-8. Sector 2 Ordenación Plataforma del Morro. Escala 1:500. Marzo 2018
- Plano 4.7. Ordenación de Parcela. Escala 1:1000. Mayo 2018

*Fotomontajes (cuatro en total). No suscritos por técnico alguno y sin cartela.

*Separatas de Servidumbres aeronáuticas. No suscrita por técnico alguno. Referencia en cartela de dos planos a departamento de infraestructuras.

* Anejos (seis en total). Suscritos por autores varios

- Anejo 1. Planos de Estudio de Detalle Centro Náutico. Club Mediterráneo.
- Anejo 2. Informe de puertos del estado
- Anejo 3. Estudio de Trafico y movilidad.
- Anejo 4. Informe de sostenibilidad económica.
- Anejo 5. Informe Ambiental Estratégico.
- Anejo 6. Estudio de viabilidad económica. Informe Valoración cimentación.

* Resumen Ejecutivo. No suscrito por técnico alguno.

Concluimos que, exceptuando parte de los Anejos, los documentos no están suscritos por técnicos habilitados legal y profesionalmente para redactar planeamiento.

1. Sobre el contenido técnico

1.1. Integridad documental

El Plan Especial es un instrumento urbanístico contemplado por la LOUA para fines de muy diversa índole y consecuentemente, no está sometido reglamentaria y genéricamente a una metodología documental específica, si bien específicamente los artículos 76.2 Reglamento de Planeamiento, 96.1d LOUA y 12 de la Ley de Puertos los prescriben para la ejecución y ordenación de estos Sistemas Generales.

En efecto, tanto el Plan Especial vigente como este PE, siendo figuras para ordenar el recinto portuario, a la postre organizan un área de actividad urbana. Consecuentemente, si se diseña una ordenación viaria, se establecen calificaciones y usos urbanísticos y se ordenan volúmenes edificatorios estaremos hablando de un auténtico PERI. Su secuencia documental y de determinaciones debería ser coherente con tal tipología de planeamiento o al menos conformar un documento completo según lo prevenido en los referidos artículos de la LOUA y el Reglamento de Planeamiento.

La documentación analizada, sin embargo, adolece de falta de definición (defecto también apreciable en el PE original y sus modificados) al carecer de Programa o Plan de Etapas, determinaciones numéricas y graficas precisas regulatorias del volumen que se pretende edificar y de medidas de integración viaria e infraestructural con la ciudad. Por tanto, el documento para aprobación inicial analizado no se documenta suficientemente con el nivel de planeamiento exigible por la LOUA y el RP y no define las alternativas que justifican la solución adoptada, ni concreta unívocamente el espacio viario y de reserva para aparcamientos, ni las rasantes y alturas del edificio a construir, ni las conexiones con el entorno, ni el trazado de la red de infraestructura y saneamiento (al menos a nivel esquemático) ni los datos económicos y financieros, vinculados a una gestión y programación definida, que avalen su credibilidad y viabilidad.

Recordamos que este PE es una norma jurídica de valor reglamentario y está afectada por el mismo criterio de representación y formalización documental del Plan original, de modo que estos se configuren como sustitutivos de aquellos.

1.2. Análisis de los parámetros

1.2.1. Techo edificable propuesto

En base a los datos recopilados de los Planes y modificaciones aprobados en 1998, 2010 y el que está en trámite en 2019 se ha elaborado un cuadro resumen comparativo que refleja las superficies construidas totales propuestas sobre las preexistente en las Zonas I y III.

	PE 1998		PE 2010		PE 2019	
	Zona I	Zona III	Zona I	Zona III	Zona I	Zona III
1. Dique levante y Dársena						
E. Marítima / C. Cultural.		6.000				
Terminal Cruceros (A)			17.000		17.000	
E. Satélite			6.000			
E. Marítima (D)		4.000	17.000		17.000	
Complejo Náutico (C)			2.400		2.400	
Cruz Roja (C)					800	
Escuela Vela			800			
Hotel (B)						45.000
Club botes		2.000				
Subtotal		12.000	43.200		37.200	45.000
2. Muelle 1 y 2						
C. Ocio		14.000				
C. Ocio y E. Marítima		8.000				
Locales Com. E. Marítima. Muelle 1		7.000		21.050		21.050
Edificios. Muelle 2		5.000		3.050		3.050
Subtotal		34.000		24.100		24.100
3. Muelle Heredia						
Locales		8.000				
Terciario (G)		21.000		26.500		26.500
Edificio Institucional (H)		8.000		4.400		4.400
Subtotal		37.000		30.900		30.900

4. Plataforma San Andrés						
Complejo congresos		21.000				
Centro Ocio.		12.000				
Edificio Cultural (J)				8.000		8.000
Escuela Vela		2.000				
Inst. Oceanográfico (M)			5.000		5.000	
Varadero (L)			5.000		5.000	
Instalaciones auxiliares			¿?		¿?	
Complejo náutico (K)			2.200		2.200	
Ciudadano Terciario (K)			3.000		3.000	
Capitanía			¿?		¿?	
Locales portuarios	5.000					
Servicio portuario (N)			10.000		10.000	
Subtotal	5.000	35.000	25.200	8.000	25.200	8.000
Total (1+2+3+4)	5.000	118.000	68.400	63.000	62.400	108.000
Total (Zona I +Zona III)		123.000		131.400		170.400

De este análisis se detectan en el PE incoherencias entre planos y memoria en la asignación de zonas, usos, superficies de suelo y techo para cada actuación. En la práctica, el enmarañamiento de los datos dificulta que de la lectura del Plan puedan obtenerse parámetros que sirvan para comparar con la situación anterior. No se ofrece el dato de la superficie total por zonas (Ciudadano, Portuario, Ciudadano-portuario) resultante de la modificación, que es la clave para establecer el nuevo índice de edificabilidad del que hablaremos a continuación. Al alterar con el alcance que lo hace este PE la ordenación vigente es imprescindible aportar los datos íntegros de todo el puerto para tener referidos en un solo punto la situación actual y propuesta. Sin el mismo se dificulta la gestión administrativa y la ejecución del planeamiento que se pretende, propiciando malinterpretaciones por parte de los técnicos responsables de llevarla a cabo.

Solo queda claro que sobre un ámbito acotado de 15.595 m² se propone un edificio de 45.000 m² de techo y que, mediante un posterior Estudio de Detalle, el volumen y/o superficie de la edificación puede modificarse en función de la necesidad de la Concesión.

El nuevo índice de edificabilidad para la Zona III (0,653 m²t/m²s) calculado de manera ininteligible en el apartado 4.3 de la memoria del PE queda, por tanto, como un mero dato orientativo ajustable por un Estudio de Detalle que se tramite después.

Aunque, con motivo del trámite en 2007 de otra modificación del Plan Especial en este mismo enclave, la GMU aclaró en un informe de que “el dominio público portuario no es un suelo urbanizable con unos derechos edificatorios previamente establecidos que haya que distribuir, sino un enclave particularísimo cuyas condiciones de desarrollo edificatorio se pactan entre las administraciones responsables con criterios de interés general”. En el caso que nos ocupa observamos que, sobre un mismo territorio compartido con la ciudad (pues las fronteras entre zonas tienen fundamento en la Planificación sectorial, no en el territorio real), la evolución neta en la tramitación sucesiva de Innovaciones es a incrementar el techo total que se puede construir (123.000 en 1998, 131.400 en 2010 y 170.400 en 2019) en detrimento de espacios libres y accesibles a la población.

1.2.2. Ocupación Máxima prevista. Separación a linderos

Como se ha expuesto en el apartado anterior, la ordenación deja amplísimo margen para el proyecto definitivo, quedando simplemente como parámetros la máxima ocupación para basamento y/o rascacielos, y la máxima separación de cualquier edificación a linderos y espaldón.

En cualquier caso, no se entiende por qué la separación a linderos es menor que la separación determinada por la cimentación del rascacielos y su basamento, y el riesgo para la estabilidad del Dique. Si las determinaciones de la cimentación alejan 45m cualquier edificación respecto del espaldón, no se entiende la necesidad de acercar los límites de la parcela E a 20 o 25 m del mismo. Esto es incoherente con la supuesta pretensión de “controlar la escala volumétrica de la misma y evitar sus impactos visuales en la fachada marítima del Puerto y la Ciudad”.

Por otra parte, bajo rasante se produce la misma disparidad entre la superficie de la parcela atendiendo a los límites que impone la cimentación, y la superficie agrupada de la parcela E propuesta, mucho mayor, y que deja en manos de la concesionaria su uso y explotación futura. La afirmación: “el 50% (incluido plazas, jardines, zonas de espera, aparcamientos de autobuses y taxis)” atestigua que el espacio público queda dedicado casi completamente a aparcamiento y sus zonas de carga/descarga, ya que se incluye en el total de plazas.

Tememos que en este ámbito se produzca la misma problemática de los muelles 1 y 2 en los que la huella de ocupación se desparrama con todo tipo de ampliaciones o chiringuitos más o menos desmontables más allá de la superficie construida permitida. Caso especial triste lo constituye el Palmeral de las Sorpresas, premio Andalucía de Urbanismo en 2016, donde se ha permitido y consolidado una alteración sustancial en todos los elementos (quioscos, ajardinamiento, señalética, etc.) respecto a lo proyectado.



Imágenes comparando algunos espacios del Muelle 2 en 2011 y la actualidad.

1.2.3. Altura y Posición de la edificación

En el PE se intenta presentar el rascacielos como el elemento secundario, puntual, y el basamento como el elemento principal de la intervención, cuando es exactamente al revés. De hecho, se motiva en la Memoria la necesidad de la intervención en base a un referente arquitectónico único para la ciudad, que es el rascacielos, no el basamento secundario.

En la afirmación “si bien se permite una ordenación libre” [...] “basados en el actual funcionamiento de la Estación Marítima y Puerto Deportivo” está implícito el reconocimiento, como el expresado en apartados anteriores, de que no hay ninguna limitación para la implantación de los edificios de basamento y rascacielos, por lo que no existe el más mínimo control de su impacto sobre entorno, puerto, frente urbano, imagen urbana y paisaje.

Cabe señalar como precedente, que indica la necesidad de extremar la prudencia en cuanto a la ordenación y parámetros pormenorizados, la ejecución de la edificación prevista por el Plan Especial para el Muelle 1, que ha sufrido incontables modificaciones forzadas durante la ejecución de obra (eliminación galería servicios, elevación de cota de cubiertas, edificación de instalaciones y casetones, modificación de volumetrías de quioscos y otros, definición formal de construcciones sobre rasante del paseo, etc.) que se han regularizado vía modificación posterior del Planeamiento.

1.2.4. Reserva de aparcamientos

La reserva mínima de aparcamientos sería de 465 plazas a ubicar bajo rasante, para lo cual sería necesario realizar un sótano de entre 12.000 a 14.000 m².

Aunque en determinados apartados de la memoria se menciona una superficie disponible de 12.870 m², si medimos el área de la traza de planta sótano que figura en Plano 4.7 de Ordenación de parcela (pág. 27 de Memoria) comprobamos que es de unos 12.000 m² y que sobre la misma aparecen grafiadas zonas verdes y viario.

Esto unido a la necesidad de ejecutar pantallas de 1 m. de espesor, hace que en realidad la superficie disponible sea de unos 11.000 m² (incluso incorporando la parcela E de reserva).

Por ello, con la actual configuración no vemos posible justificar más de 400 plazas, inferiores a las mínimas demandadas. Este tema que podría pensarse como meramente técnico, tiene incidencia tanto en los costos de la inversión a realizar como en la ordenación de las superficies sobre rasante. Puesto que puede provocar la necesidad de realización de un segundo sótano o la de ubicar plazas en superficie mermando las escasas zonas libres existentes.

1.2.5. -Costes de construcción

La valoración de la cimentación (documento de AP 07-02-2018) está realizada con pantallas de 1 m de ancho y pilotes Φ 1.5m. a 48 m. de profundidad, para la ejecución de un solo sótano bajo rasante, con un PEM 16.200.000 € (PEC 19.278.000 €). Ello supone entre el 15 y 20% del PEM total del edificio.

Este sobrecosto en cimentación no es objetable puesto que se trata de un promotor privado. Salvo bajo el punto de vista de la sostenibilidad puesto que otras ubicaciones podrían ser más idóneas desde un punto de vista económico y favorecerían la viabilidad del proyecto.

El Estudio de viabilidad económica (febrero 2018), no es del todo correcto, por las siguientes cuestiones:

Se valora con arreglo a los módulos estimativos del COAM de 2017 resultando un PEM de 89.500.000 € adicionando sólo un 5% para obtener el PEC de 93.977.000 € (por “considerar anticuado” el 13% de GG y 6% de BI).

Añadiendo honorarios, licencia e ICIO estaría en 116.352.000 €.

Valorada la obra con respecto a los módulos 2019 el PEM sería 92.850.000 € y el PEC de 110.491.500 €.

Añadiendo honorarios, licencia e ICIO estaría en 133.200.000 €.

La incertidumbre sobre la sustentación y ejecución de cimentación (uso de trépano, heterogeneidad de los rellenos u otros factores) ligado a la necesidad de realizar más sótanos por el tema de justificación de aparcamientos puede hacer que el presupuesto alcance los 135-140.000.000. (Un 20% más de lo considerado en el Estudio de Viabilidad)

2. Sobre la oportunidad y motivación de la Innovación.

Se trata de una modificación del Plan Especial Puerto tramitado a instancias de la Autoridad Portuaria de Málaga por motivos de oportunidad y sin que la misma estuviese prevista en el PGOU. El artículo 36 de la LOUA (la regla 1º superviviente del Dictamen 705/2018 del Consejo Consultivo de Andalucía) impone la justificación de las mejoras que supongan para el bienestar de la población y fundarse en el mejor cumplimiento de los principios y fines de la actividad pública urbanística. Analizamos aquí el cumplimiento de esta disposición.

Al empezar el epígrafe 2.2. Delimitación de espacios y usos portuarios se afirma: «Una operación con esta singularidad, obliga a replantear las condiciones urbanísticas del vigente Plan Especial en cuanto a la necesidad de generar una ambiciosa actuación que al mismo tiempo se convierta en “hito paisajístico” de todo el perfil de la relación Puerto-Ciudad».

Del texto citado se deduce que algo importante necesita esta ciudad y su puerto: una ambiciosa actuación (concretada como un hotel de gran lujo, con su ocio y comercio), y un hito paisajístico en la bahía. No da más explicaciones de estas necesidades.

Pero ¿Se justifica la operación simplemente porque se afirma que es necesaria? El cambio del planeamiento vigente, destinando 15.595 m² de suelo público para una promoción privada con aspiraciones de hito paisajístico, se toma como premisa en vez de ser el resultado de la argumentación justificativa. Todo lo demás se deduce de esa decisión, son instrumentos para alcanzar ese fin.

De parecida manera, en el epígrafe 3.1 Justificación Urbanística (p. 12), se plantean lo que llama premisas urbanísticas (es decir aquello que fundamenta el resto de los argumentos): «[...] la construcción de un hotel de lujo que sea el referente arquitectónico de la ciudad [...] que al mismo tiempo se convierta en referencia paisajística de todo el perfil de la relación puerto-ciudad». La mayoría de las muchas opiniones en la prensa y foros de discusión que se han manifestado, insisten que no están en contra de la propuesta del hotel, sino que se edifique en ese lugar con esa intensidad. El documento trata este asunto capital como fuera de discusión, como algo que sencillamente necesitan la ciudad y el puerto. El problema de fondo es quién enuncia esa necesidad, con qué autoridad lo hace, cómo se presenta y justifica ante la opinión pública y cómo lo decide la ciudad.

La justificación no trata de la conveniencia y oportunidad de la operación, tal como se decía en la legislación del suelo antigua, y todavía figuraba en el título I del Plan General de Málaga del año 1998. De ser así lo que habría que explicar es por qué el supuesto hotel debe levantarse en ese espacio, es decir los motivos de la modificación del planeamiento que se concretan en un cambio radical del carácter del uso, de público

a privado y en unos parámetros intensivos. Lo cual además debería dar cuenta de qué dan y qué reciben ambas partes (la administración pública y los promotores privados), qué derechos y obligaciones asumen, cómo es el reparto de cargas y beneficios en el intercambio que supone el tipo de procedimiento urbanístico escogido.

La mayor flexibilidad de la normativa y gestión urbanística, confiere a los inversores, particularmente los de mayor tamaño, la iniciativa en la transformación de la ciudad, con menguante presencia de la ciudadanía en las decisiones principales.

Aquí cabe recordar que, en el Reglamento de Planeamiento de 1978, se exige que las memorias de las diferentes figuras de planeamiento se aporten exámenes y análisis ponderados de las diferentes alternativas contempladas, cuestión frecuentemente presente, también, en diversas legislaciones urbanísticas y sobre el medio ambiente (por ejemplo, en la Directiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 abril 2014). Se trata de una medida necesaria para proporcionar al agente político competente información relevante para decidir sobre asuntos con repercusión en el interés general (y este caso lo es en grado superlativo).

La operación condiciona drásticamente el destino de uso público de la plataforma del Morro, sin que el documento contraste los beneficios y perjuicios de esta operación privatizadora para la ciudad y el puerto con los que corresponderían a otras opciones. Por ejemplo, proyectos que se propusieran potenciar el lugar para disfrute de ese espacio excepcional para toda la ciudadanía. De la misma manera cabría hablar del efecto paisajístico en el que hay todo un mundo de posibilidades que no pasan por absorber mediante un objeto grande y llamativo todas las miradas, dejando a la ciudad de Málaga y su costa como mero fondo de escenario visual y simbólico (¿Es un hotel para millonarios la imagen emblemática y representativa de lo que esta ciudad aspira a ser?). Al respecto recordamos que también es posible conseguir estupendas contribuciones al paisaje con objetos u obras de modesto tamaño (por ejemplo, la Sirenita de Copenhague)

¿Por qué se desestima la opción que valora la apertura de ese espacio abierto, plataforma que conecta la ciudad con el mar, sin obstaculizar las miradas hacia el horizonte o las que cruzan la bahía de un lado a otro? La respuesta está en la captura de las plusvalías del precio del suelo que súbitamente se disparan por el simple cambio normativo del Plan Especial que autorizaría un incremento de la edificabilidad de 7,5 veces para esta parcela (de 6.000 m² a 45.000 m²). Además de colaboradora necesaria, la administración pública promueve este proceso, justificándolo porque participará como un agente rentista más (pésima contribución para una economía productiva). Y nada dice respecto otro asunto: la plusvalía que la operación supone en sí y que será embolsada íntegramente por la empresa adjudicataria. De esta manera la administración procede en sentido opuesto al de la legislación del suelo española e incluso contra el artículo 47 de la Constitución: «La comunidad participará en las plusvalías que genere la acción urbanística de los entes públicos».

Una cuestión previa se ha hurtado en el documento al dar por obvias cuestiones que en absoluto lo son, y eso referido a un tema de mucha importancia para la ciudad, como no dejan de destacar los promotores y partidarios del proyecto ante la opinión pública. De ahí que la justificación de la pertinencia de la operación, requisito obligatorio por ley, sea en este caso más exigible todavía. Requisito que, como hemos mostrado, no se aporta en la documentación.

Es más, concurren circunstancias excepcionales que ponen en evidencia la superficialidad del documento, que ignora el intenso debate ciudadano sobre el efecto paisajístico y las múltiples críticas de tipo técnico, económico y social que no han sido atendidas, así como la gravedad que supone la enajenación de facto de ese espacio tan singular propio de Málaga en favor de un negocio privado (lo que exige un procedimiento administrativo extraordinario) o el riesgo de que una vez levantado el edificio la volubilidad de los flujos

turísticos u otras contingencias imprevisibles, motiven decisiones de naturaleza puramente empresarial que serían tomadas lejos de esta ciudad, sin tener en cuenta las consecuencias económicas y de otros órdenes, por lo que la administración pública no tendría más remedio que hacerse cargo de un enorme edificio imposible de mantener sin el uso previsto y una gestión profesionalizada del mismo.

Parafraseando un comentario de Jerónimo Junquera, arquitecto del Palmeral de las Sorpresas en el Muelle 2, e invitado a uno de tantos debates organizados para la ocasión: ¿esto es lo que necesita Málaga? Por ahí debería haber empezado este proceso, que curiosamente ya tuvo un precedente administrativo cuando la Gerencia Municipal de Urbanismo desestimó en 2007 una idea casi idéntica a la que aquí se propone. Por ello debería haberse acreditado con un estudio justificativo su necesidad o conveniencia, su coherencia con el PGOU y la incidencia sobre el mismo.

3. Análisis comparativo de la ordenación vigente con la Innovación.

Efectuamos un análisis comparativo entre las propuestas de ambos planes con objeto de dilucidar si lo que ahora se plantea supone realmente una mejora con respecto a la solución anterior ya que, obviamente, no sería de recibo una remodelación que propiciare soluciones de menor interés y calidad urbanística. Los objetivos específicos demandados por los ciudadanos y reflejados en el Planeamiento son:

3.1. Apertura del puerto a la ciudad, superando su actual condición de espacio en blanco.

La presente Innovación no representa mayor apertura respecto al Plan Especial vigente, sino una mayor segregación espacial de la plataforma del Morro respecto de la ciudad. La actuación se plantea sobre y bajo rasante con tal intensidad edificatoria que dominará espacial y funcionalmente tanto la propia plataforma como las zonas adyacentes del tejido urbano.

La Estación Marítima y el Centro Náutico ya complementan adecuadamente los usos del lugar, pero una sucesión de decisiones Ayuntamiento – Autoridad Portuaria han impedido el uso previsto para la zona libre abocando a la superficie del Morro hacia una suerte de “obsolescencia programada”.

3.2. Recuperación del espacio portuario para la ciudad potenciando su uso ciudadano.

El PE refiere la creación de una nueva zona comercial abierta a toda la ciudadanía (incluyendo salones de congresos y posiblemente un casino). Como tal, su utilidad para Málaga es discutible debido a la distancia física y sobre todo psicosocial que se percibirá de semejante espacio desde la ciudad. El conjunto de la oferta comercial, restauración y ocio, en todo caso de precios coherentes con el elitismo y exclusividad del lugar, está dirigida a una minoría acaudalada de Málaga y particularmente a los clientes del hotel, con el lógico objetivo de captar todo el gasto que puedan hacer. En este sentido hay que tener en cuenta la advertencia que hace el experto en turismo Rafael Esteve Secall sobre el peligro de que finalmente el hotel siga el modelo jaula de oro, un “todo incluido” dirigido a una clientela que precisamente no busca el contacto con el territorio urbano de su contexto próximo.

Respecto los espacios de pública concurrencia, del análisis del Plano 4.7 se deduce que se destinan, salvo un pequeño jardín, a viario y estacionamientos. Se arguye que la propuesta es una mejora respecto a la situación actual (inducida administrativamente, como comentamos en el apartado anterior, al uso residual como aparcamiento). Pero el término de comparación no debe ser ese, sino el que supone que el 100% de la parcela se destine a uso público, para la totalidad de la población, gozando del maravilloso paisaje que según la propuesta sería de exclusivo disfrute de una minoría de la población.

En síntesis, nuestra opinión es que lo propuesto carece de calidad de ciudad, que la zona comercial no está abierta a toda la ciudadanía y que las extensas superficies libres que se dicen de pública concurrencia no son otra cosa que contenedores de automóviles y autobuses.

3.3. Resolución de los problemas de borde: tráfico y formalización de la fachada urbana

Sobre el tráfico rodado, el PE incide en las peores dinámicas existentes en el borde: las que favorecen el desarrollo del transporte motorizado privado, sin incorporarse apenas previsiones sobre movilidad sostenible y de transporte público. El resto de posibilidades de movilidad (peatonal, bicicleta, etc.) quedan mermadas por la segregación espacial y desaparición práctica del espacio público actual.

La integración viaria e infraestructural con la ciudad se trata parcialmente en el anejo de estudio de tráfico sin que de manera vinculante se aporte una mínima idea o solución alternativa a la de descargar el tráfico rodado en el cinturón periférico de la Malagueta (Paseo de la Farola-Ciudad de Melilla). Este no solo ha de ser el elemento soporte de la integración física y funcional viaria, sino que deberá habilitar todos los medios de transporte alternativos al motorizado privado.

3.4. Resolución de problemas ambientales, paisaje portuario, etc.

En este apartado, nos remitimos al pronunciamiento emitido en septiembre de 2017, donde avanzábamos que la propuesta contenida en la Innovación no respondía al principio de sostenibilidad en el ámbito urbano. Concretado ya dicho principio en ejes estratégicos de las Agendas Urbanas Española y Andaluza, detectamos conflictos con sus líneas de desarrollo ambiental, urbano y social.

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

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

También afirmamos que, desde el punto de vista paisajístico e identitario, la plataforma del Morro no es el emplazamiento idóneo dada la intensidad de uso prevista en los parámetros de la Innovación. Este ámbito se cuenta como uno de los escasos espacios que, como suelo de titularidad pública del Dominio Público Marítimo Terrestre, quedan vacantes en el frente litoral malagueño. Este privilegiado y delicado enclave debería destinarse a una iniciativa pública de interés general que constituyese una actuación singular.

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

En conclusión, opinamos que el PE no ha aprovechado la coyuntura de su formulación para responder mejor a tales demandas. La pretensión de que se está ante un cambio menor de la ordenación previa no es veraz. Por el contrario, el alcance de lo que se propone hace oportuna una revisión del Plan Especial en su conjunto.

4. Información y Participación pública.

Cuando en cualquier ciudad, donde el debate urbano tiene más calado en la ciudadanía, se hubiera convocado un Concurso Internacional de Proyectos invitando a los mejores equipos de arquitectos e ingenieros para desarrollar las cuestiones planteadas, aquí sin embargo esta cuestión se obvia, en realidad parece que se trata de "ocultar a la ciudad" y como consecuencia del proceso se plantea una modificación del PE para adaptarlo a los requerimientos de un adjudicatario que modifica sustancialmente al mismo.

En nuestra opinión la administración no ha realizado un esfuerzo acorde a la trascendencia para la ciudad de la operación que se está gestando. La web de la GMU tiene activa desde hace cinco años una página web específica para la revisión del PEPRI centro. Si no a ese nivel, al menos debería poderse tener acceso telemático al conjunto de documentos que componen el PE y no tener que, como en nuestro caso, requerir una autorización para obtener copia digital de la misma.

Y no es que hayan faltado debates en relación con esta promoción, como ya se ha dicho: sobre el impacto paisajístico se han manifestado la academia de San Telmo, la Academia Malagueña de Ciencias, el ICOMOS (que vela por la protección y valorización de monumentos y de sitios de interés cultural, dependiente de la Unesco), muchos académicos, profesores de la Universidad y profesionales competentes, además de multitud de ciudadanos anónimos. También se han pronunciado en contra los sindicatos UGT y Comisiones Obreras, por considerar que esta actuación es perjudicial para el futuro del mismo puerto y la mala calidad del empleo turístico. Extrañamente la institución que vela (o debería) por el debate en torno al urbanismo de nuestra ciudad, el Observatorio de Medio Ambiente Urbano, está completamente silenciada en este proceso

Sobre los múltiples aspectos urbanísticos, jurídicos, económicos, sociales, culturales se han vertido numerosas opiniones, destacando la del Colegio de Arquitectos. Se ha señalado la inconsistencia del proyecto económico, la dudosa credibilidad de la empresa concesionaria, meramente instrumental como adjudicataria primera, no finalista, de la concesión en relación con la construcción y explotación del negocio. Por otro lado, se ha señalado que la actuación tendrá fuertes externalidades económicas y de todo tipo en cuanto a la obra y su mantenimiento, e importantes costes de oportunidad para otras inversiones muy necesarias en una ciudad con graves déficits urbanos y sociales y necesitada de actividades económicas que alivien el creciente y alarmante monocultivo turístico e inmobiliario. Además, todo esto sucede en un momento en que se extiende con rapidez una percepción ciudadana negativa respecto el turismo en la medida que se hace actividad económica dominante, mientras los poderes públicos ignoran lo que está sucediendo y siguen incondicionalmente a su servicio

El debate ciudadano debe centrarse en una posición que no suponga ir en contra de los intereses del puerto, pero si a favor de la Ciudad de Málaga para que no padezca las consecuencias negativas de una decisión mal planteada desde su origen. Puede ser la ocasión para que, individual y colectivamente, nos demos un tiempo para debatir y asumir creativamente las responsabilidades que nos corresponda en relación con el futuro de esta ciudad. Las futuras generaciones tienen derecho a que no nos equivoquemos.

Como ya afirmamos en el pronunciamiento de 2017, el Colegio defiende una intervención en la plataforma del morro precedida y guiada por un enfoque arquitectónico que interprete las necesidades, lugar, tiempo y cultura actuales, creando un nuevo espacio que incluya al máximo todos los valores humanos. La fórmula basada en el concurso público de arquitectura es la mejor opción para favorecer la concurrencia de profesionales y alcanzar, así, la excelencia del producto arquitectónico.

Conclusiones

En el presente informe, se señalan los **incumplimientos y carencias del documento en relación al marco legal vigente**. En nuestra opinión, dicha falta de rigor parece deliberada, pues las confusas y contradictorias ordenaciones del viario, edificación y usos (con previsión de modificación posterior a demanda de la Concesionaria), confieren al instrumento el carácter de **“carta abierta” susceptible de malinterpretaciones en su gestión y control**.

En efecto, Analizados los contenidos técnicos, concluimos que **se trata de un planeamiento incompleto** que debió someterse a debate público y abierto en demanda de sugerencias antes de llegar a esta fase de aprobación inicial. Debido a su indefinición, **es imposible en este momento alegar respecto a la solución definitiva futura que se dé tanto al volumen del edificio como a los usos a los que se destine**.

El Plan Especial vigente (en sus objetivos originarios complementados por el protocolo de 2004) encontraban legitimidad en el consenso de la comunidad. **Para esta Innovación, como reconoce el alcalde de la ciudad, dicho consenso se ha perdido**. Las presiones turísticas e inmobiliarias son la fuerza motora de esta transformación radical de un mismo patrimonio territorial compartido por la ciudad y su puerto. Esto difiere abiertamente de la **Declaración de Davos**, recién suscrita por el Gobierno de España, que aboga por una cultura del habitar (Baukultur) que, implicando a la sociedad, priorice un diseño consciente y deliberado para cada actividad de construcción y paisajismo, **anteponiendo los valores culturales a los beneficios económicos a corto plazo**.

El Consejo Consultivo en su dictamen nº 705/2018 ha afirmado que el régimen urbanístico del S.G. portuario discurre al margen de las reglas de ordenación urbanística, eximiendo a la Innovación de las medidas compensatorias previstas en el 36.2a) 2º de la LOUA. En nuestra opinión dicha interpretación de la norma pone en compromiso la **defensa con garantías del criterio de interés general con que la administración debe operar en este expediente, pero no eximen del cumplimiento de las mejoras** que el PGOU vigente fija para el ámbito del Plan Especial. Las mismas obedecen tanto a las demandas de ciudad (apertura, creación de espacios libres y zonas peatonales, equipamientos, reducción de impacto ambiental, tratamiento del paisaje portuario como parte del paisaje urbano y por ello sujeto a limitaciones de condición urbana) como a las demandas estrictamente portuarias. Concluimos **que la Innovación propuesta no ha aprovechado la coyuntura de su formulación para responder a tales demandas**.

Por otra parte, la pretensión de que se está ante un cambio menor de la ordenación previa no es veraz. En nuestra opinión, **el alcance de lo que se propone hace oportuna una revisión del Plan Especial en su conjunto**.

La Autoridad Portuaria justifica la actuación en razón del equilibrio económico que supondría su construcción para las cuentas del puerto. Pero, **¿Cuál es el fin público que legitima al puerto para edificar un rascacielos?** Existiendo alternativas para su ubicación en otros ámbitos de la ciudad, parece discutible que una cuestión de tanto calado para la misma, se entienda oportuna y conveniente por la economía del puerto. **La necesidad de aumentar los recursos no es una patente de corso para utilizar una potestad pública para fines desviados del que legitiman su autoridad**.

Francisco Sarabia Nieto. Decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga

La presentación del presente Informe, compuesto de 12 páginas, ha sido efectuada tras someter sus contenidos al conocimiento y consideración de la Junta de Gobierno en sesión celebrada en fecha 20/03/2019, lo que se hace constar en Málaga a 25/03/2019.