

 <p>ecologistas en acción</p>	<p>SALIDAS</p> <p>Nº de Registro:</p> <p>Fecha:</p>	<p>ECOLOGISTAS EN ACCIÓN Federación Provincial de Málaga</p> <p>C/ Leopoldo Alas Clarín, nº 7, local 1 29009 MÁLAGA Tf. 952508206 Email: eeacoordinadora@googlegroups.com</p>
---	--	--

D. _____, mayor de edad, con DNI: _____ y domicilio, a efectos de notificación sobre el presente escrito, en email: _____ y teléfono _____, como Coordinador del Área de Urbanismo de la Federación Provincial de Málaga de Ecologistas en Acción, tiene a bien

EXPONER:

Que, con fecha 1/8/2017, esta asociación presentó ante la Delegación Provincial de Medio Ambiente de Málaga, en tiempo y forma estipulados, un conjunto de 12 alegaciones a la Evaluación Ambiental estratégica (procedimiento simplificado) de la Modificación de Elementos del Plan Especial del Puerto de Málaga en el sector 2 “Plataforma del Morro” (PP14/16), formulada por el Excmo. Ayuntamiento de Málaga, conforme a lo establecido en la Ley7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, con fecha 13/6/2017 .

Que, de estas 12 alegaciones, al menos 7 hacían referencia a distintos aspectos de carácter ambiental, a las que la Delegación provincial de Medio Ambiente sólo contestó de manera general, a las relativas al impacto paisajístico, adoptando una intencionada posición **reduccionista** al abstenerse a considerar aspectos tan importantes como los de carácter preventivo, como las que planteábamos acerca de los futuros efectos del cambio climático y la peligrosidad de un edificio habitado en una zona de tránsito de buques, más otras que consideramos de interés ambiental, como las relativas a cuestiones energéticas y relativas a la ordenación urbanística (como si la ordenación urbana no tuviera ninguna repercusión sobre la calidad ambiental). En lugar de ello concluía que:

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

En nuestro caso se refiere a aspectos como la necesidad de este edificio, la competencia desleal de un hotel de estas características en suelo público, frente a los edificados en la ciudad, de la misma categoría, de forma ordinaria, y también a determinados aspectos que tienen que ver con el ordenamiento urbanístico, todo lo cual afecta a la calidad ambiental.

Que, en consecuencia, nuestra petición de que una decisión de esta magnitud exigiría una evaluación ambiental estratégica más profunda y con mayor participación ciudadana, la citada Delegación provincial de Medio ambiental desestimó esta vía, dictaminando favorablemente a la EAE presentada por el procedimiento simplificado, con la siguiente argumentación:

“Que la Modificación de Elementos del Plan Especial del Puerto de Málaga en el sector 2,

“Plataforma del Morro” (PP14/16), formulada por el Excmo. Ayuntamiento de Málaga, **al no contener alteraciones que deban entenderse como permanentes** o de larga duración de un valor o recurso natural, no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente”

De este modo, la citada Delegación provincial de Medio Ambiente, no entiende que esta construcción produzca un “daño permanente” a un valor ambiental como el paisaje, usando una argumentación que trasluce una falta total de consideración de este valor, al considerar que es meramente un asunto meramente “subjetivo” y que:

“estas vistas **son fácilmente modificables** en función de la ubicación del observador (no se puede decir que una percepción personal altere el valor natural)”.

Se trata, por otra parte, de una desconsideración de los **aspectos preventivos** en relación a los impactos ambientales, ya que toda su argumentación la centra en los daños directos sobre fauna, flora y ecosistemas, como si éstos fueran los únicos aspectos ambientales a considerar, como los relativos a la prevención de los efectos de la elevación del nivel del mar por el efecto del cambio climático, que ya está produciéndose, negando además lo previsto en la Estrategia Andaluza sobre el Cambio Climático.

Que, dado que la administración medioambiental cierra el paso a la consideración de estas consideraciones al estipular que:

Contra el Informe Ambiental Estratégico **no procederá recurso administrativo alguno**, sin perjuicio de los que procedan, en su caso, contra la resolución que apruebe el instrumento de planeamiento sometido al mismo

esta asociación considera pertinente reproducir en esta siguiente fase de la tramitación, un conjunto de alegaciones ya formuladas al órgano medioambiental, y rechazadas por no constituir (supuestamente) daños directos al medio ambiente, y supuestamente, por ser de otra naturaleza diferente a la medioambiental.

Que, con fecha 8/2/2019 esta asociación acusa recibo de un escrito de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga, con registro de salida 30914, de fecha 17/1/2019, en el que se detalla el informe jurídico sobre el punto nº 10 de la Junta de Gobierno Local, sesión ordinaria de 15/6/2018), sobre la “Propuesta de aprobación inicial de la modificación de elementos del Plan Especial del Sistema General Puerto de Málaga, en la plataforma del Morro”.

Que, en dicho escrito se especifica que “las alegaciones que desee formular podrá presentarlasdurante el plazo de **dos meses**, que empezará a contar a partir del día siguiente de la recepción de la presente notificación”

Que, entendiendo que está dentro del plazo estipulado en el mencionado escrito, que vence, según indica el oficio de remisión, el 8 de abril del año en curso, y con las consideraciones previas arriba señaladas, como representante de la Federación Malagueña de Ecologistas en Acción, a los efectos de la temática en cuestión, tiene a bien presentar las siguientes (...)

ALEGACIONES

Aleg. 1. Sobre el uso residencial del puerto. Los puertos son un tipo de infraestructura clásicamente destinada al embarque de desembarque de mercancías y pasajeros. Esta función no se ha perdido, sino que persiste hoy día en todos los puertos, algunos de ellos, como el de Algeciras, especializados en recoger no sólo las mercancías destinadas a nuestro país, sino a otros países europeos mediante transporte terrestre. Esta función básica de los puertos, para el tráfico de personas y mercancías, se refleja en el artículo 2.1 de la Ley 2/2011 de Puertos del Estado:

1. A los efectos de esta ley, se denomina puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de **operaciones de tráfico portuario**, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

Y por si hay alguna duda sobre el significado de este artículo, se aclara en el art. 2.3:

3. Se entiende por **tráfico portuario** las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

Condiciones que también cumplen los llamados “puertos comerciales”, como dice el art.3:

1. Son **puertos comerciales** los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas. 2. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques.

El Puerto de Málaga tiene actualmente las mismas funciones, aunque es sabido que su función como puerto pesquero ha declinado por la crisis del sector en la pesca de bajura. Pero mantiene su papel como puerto deportivo y como puerto de pasaje y mercancías (éstas en menor volumen), por lo que su mayor actividad es como puerto de pasajeros, incrementado en los últimos tiempos por el llamado “turismo de cruceros”. Con esta actividad el puerto mantiene la función para la fue creado. Pero lejos de mantenerse en desarrollo de esta función, este puerto, como otros de nuestro Estado, ha iniciado un proceso de diversificación de actividades económicas que no tienen absolutamente nada que ver con las funciones específicas de este tipo de infraestructuras, algo que la mencionada Ley de Puertos admite en su artículo 3.6 sobre puertos comerciales:

6. Los puertos comerciales que dependan de la Administración General del Estado integrarán en la unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio. Asimismo, en los términos previstos en esta ley, podrán incluir en su ámbito espacios destinados a **usos complementarios** de la actividad esencial, a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, así como, igualmente, a **otros usos comerciales no estrictamente portuarios**, siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario.

De esta manera la Ley da pie a la utilización de los puertos para actividades, teóricamente de todo tipo, siempre que no altere la función principal de tráfico de pasajeros y mercancías. Así se explica que el Puerto de Málaga haya admitido usos como la Noria o el recinto de ocio llamado El Palmeral, pegados al muro de separación con el casco urbano.

El **uso hotelero**, que se pretende en este proyecto, debe contemplarse como una modalidad de uso **residencial**, hecho que contraviene la **Ley 2/2013**, que establece, entre las modificaciones de la Ley 22/1988 de Costas, aspectos relacionados con los usos de los puertos, en el punto dieciséis (apartado 4):

4. En la zona de servicio portuaria de los bienes de dominio público marítimo-terrestre adscritos, que no reúnan las características del artículo 3, además de los usos necesarios para el desarrollo de la actividad portuaria, **se podrán permitir usos comerciales y de restauración**, siempre que no se perjudique el dominio público marítimo-terrestre, ni la actividad portuaria y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. En todo caso, **se prohíben las edificaciones destinadas a residencia o habitación**

Se podrá aducir que la residencia hotelera no es estrictamente una actividad residencial, pero lo es, aunque sea temporalmente, y si se dispone de la suficiente capacidad adquisitiva también se puede convertir en una residencia permanente en **régimen de alquiler**.

Con independencia de estas razones de tipo jurídico, queremos llamar la atención sobre el especial celo que deberían prestar las administraciones ante un suelo de dominio público en el que se llevan a cabo actividades lucrativas con una impunidad respecto a las normas urbanísticas y ambientales que le serían aplicables de no gozar el estatus especial de los Puertos del Estado y por el hecho de apartarse de entornos naturales (salvo el mar) y urbanos donde tal actividad entraría en conflicto y exigiría altos grados de adaptación y respeto.

Art.2. Sobre los usos hoteleros. Esta alegación es complementaria con la anterior, centrándose exclusivamente en el pretendido **uso hotelero en el dique de levante** del Puerto de Málaga, y que es motivo de la Modificación Puntual de Elementos de la Plataforma del Morro de Levante.

Recordemos que los usos del puerto vienen determinados, de manera general por la Ley de Puertos del Estado y su encaje en el PGOU de Málaga a través de Un Plan Especial del Puerto, vigente desde el año 1998, aunque modificado posteriormente. De forma complementaria, la propia Autoridad Portuaria dispone de otro instrumento específico, la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP), que empezó a redactarse en el año 2014, en el que ya se planteaban actuaciones como la desafectación de los terrenos ocupados por el Real Club Mediterráneo y la franja de agua de 200 m de anchura media. Dicho documento fue informado favorablemente por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, tras exigir una serie de correcciones. Sin embargo, cuando se iniciaron los trámites para el proyecto de un hotel en el puerto este documento aún no estaba aprobado por el Ministerio de Fomento.

En el documento de la Modificación Puntual de Elementos de la Plataforma del Morro de Levante, se intenta argumentar las razones por la que se debe autorizar la construcción de un hotel de lujo en dicha estructura portuaria. Al respecto, debe recordarse que el artículo 72 de la Ley de Puertos del Estado estipula, en su apartado 3:

3. Están **prohibidas** aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para **residencia o habitación**, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones. A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la Autoridad Portuaria.

Como ya se ha fundamentado en la alegación anterior, consideramos que el hotel debe ser considerado como una forma de “residencia o habitación”, por lo que en principio no debería ser autorizada esta construcción.

Por otra parte, llamamos la atención sobre el enorme riesgo que supone la posible conversión de una estructura hotelera en una **estructura residencial**, modalidad apartamentos, una conversión que ha sido frecuente en la Costa del Sol y que aquí, podría justificarse por la falta de demanda de alojamiento hotelero. No es descabellado suponer que tal cantidad de alojamientos en este proyecto de hotel no se cubriría en la mayor parte del año, haciendo que la gestión de este edificio sea completamente ruinoso y obligue a su conversión en **apartamentos** en cuyo caso estaríamos consolidando un **uso residencial fraudulento** en un suelo público.

Aleg.3. Sobre el interés general. El proyecto sobre el que se centran las presentes alegaciones descansa sobre una legislación que, de modo general, es contraria a la tramitación y ejecución de este tipo de actividades, situándose siempre en la **excepcionalidad** por un supuesto, y muy discutible, **interés general**. Esto es manifiesto en dos de los pasos necesarios para su tramitación, que el propio informe jurídico del Ayuntamiento reconoce:

a.-**Excepcionalidad de la modificación de elementos en el PGOU.** Basándose en que la potestad administradora de aprobación discrecional del planeamiento corresponde a las comunidades autónomas y Corporaciones Locales,

el Ayuntamiento goza de discrecionalidad “ius variandi” para determinar la forma en que ha de quedar ordenado el territorio de su jurisdicción, siendo competente la administración local para el ejercicio de esta potestad en la **innovación del planeamiento**, como el que nos ocupa, pero **justificada por razones de interés público y social**

b.-**Excepcionalidad del uso residencial y hotelero en el puerto.** El Artículo 72 de la Ley de Puertos, en el apartado 4, establece una vía de excepción:

4. Excepcionalmente, **por razones de interés general** debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá **levantar la prohibición de instalaciones hoteleras** en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad,

Consideramos inaceptable que la construcción de un hotel de estas características en el puerto de Málaga sea beneficiaria de la consideración de un **bien de interés público o general**, que justifique estas dos **excepcionalidades**, por las razones que siguen a continuación:

En primer lugar, con independencia de que esta excepción es absurda porque es imposible concebir que sea “de interés general” la construcción de un hotel de lujo, encontramos un resquicio de arbitrariedad que impediría aplicar el espíritu de la ley, por cuanto la solicitud sólo podrá ser autorizada en Consejo de Ministros, y que la fundamentación de la necesidad no sea

objetivable y por tanto está supedita a una posible decisión de conveniencia política más que social. De hecho, he aquí la **justificación del interés general** que tiene este edificio, que aparece en el citado documento de Modificación Puntual de Elementos que suscribe la Autoridad Portuaria de Málaga:

“...un singular equipamiento hotelero que sea capaz de generar una importante **cualificación** de uso turístico en el recinto portuario y que enlace y conecte con las actuaciones ya realizadas en el Muelle 1 y 2, así como **controlar la incidencia tanto en la percepción visual y paisajística de la futura propuesta** como de sus repercusiones de compatibilidad urbana con las nuevas Estaciones Marítimas y el Puerto Deportivo. Además, la ubicación escogida permite la relación directa entre el complejo hotelero y las **estaciones marítimas de cruceros** construidas en la misma plataforma del Dique de Levante, con especial interés en los pasajeros de crucero en puerto base, que **acostumbran a pernoctar**, en ocasiones varias noches, en la ciudad en la que embarcan y/o desembarcan...”.

Estamos totalmente en **desacuerdo** con la fundamentación de esta pretendida excepcionalidad para sortear la prohibición del uso hotelero del puerto, por los siguientes **motivos**:

- a.- No puede considerarse “de interés general” el uso privativo de un espacio público, y menos aún, cuando este uso está destinado exclusivamente a una clase social de elevado poder adquisitivo, que por tanto será la única capacitada para disfrutar de este servicio.
- b.- La posible justificación (no explicitada en el documento) de que este hotel traería consigo muchos puestos de trabajo (indicada en entrevistas a la Autoridad del Puerto), tampoco es suficiente, por cuanto si ese argumento fuera inapelable se podría considerar de interés general todo tipo de actividades que den riqueza, incluido el tráfico de estupefacientes, con lo que queremos decir que este argumento tiene que ser necesariamente relativizado. Además, también puede ocurrir que la competencia desleal de este hotel de lujo se salde con la destrucción de puestos de trabajo de otro de la misma categoría que está en el núcleo urbano y cumple rigurosamente con el ordenamiento urbanístico.
- c.- La supuesta necesidad de ofrecer un servicio cualificado tampoco es justificación, por cuanto esta cualificación ya es atendida por un hotel de 5 estrellas que hay en el núcleo urbano.
- d.- No hay ninguna forma de “controlar la incidencia tanto de la percepción visual y paisajística de la futura propuesta”. Como fundamentamos en la última alegación, el impacto visual y paisajístico de esta estructura, tanto por su volumen, su forma y su posición estratégica en medio de la línea del horizonte de la Bahía de Málaga, sería una realidad irreversible e irreparable, por lo que la mejor forma de “controlar” dicho impacto es no construir dicho edificio.
- e.- Una estación marítima de cruceros no necesita que al mismo tiempo sea un hotel. La estación marítima está fuera de duda que es necesaria, mientras que el hotel no sólo es prescindible, sino que de hecho la legislación lo prohíbe.
- f.- Es dudoso y falto de fundamento que los pasajeros de un crucero abandonen el barco para pernoctar en un hotel de lujo que está al lado del barco. En primer lugar, la mayoría de los pasajeros son personas de clase media, incapaz de soportar el gasto de un hotel de

lujo. Por otra parte, al no ser el Puerto de Málaga un puerto pre (de salida) o postcruce (de llegada), sino de tránsito o escala, los pasajeros que hacen turismo en Málaga suelen volver al barco a pernoctar, otros ni tan siquiera salen del barco por la oferta de ocio que despliega el buque en su interior, y los que de todos modos prefieren pernoctar en Málaga, lo pueden hacer perfectamente en la gama de hoteles de distinta categoría, desde los más modestos a los de lujo, existentes en la ciudad. En cambio, lo que sí puede ocurrir es que este hotel de lujo no fundamente sus ganancias a través de un supuesto servicio al tráfico de cruceros, sino más bien un servicio a otros visitantes de la ciudad que puedan estar interesados en estas instalaciones, lo que ya pervierte la justificación del hotel como servicio al tráfico marítimo, a la vez que, como se fundamentará en otra alegación, crea una competencia desleal con hoteles de la misma categoría existentes en el núcleo urbano y sometidos a controles más rigurosos.

Por todo lo cual, concluimos que, si bien calificamos de **injustificada** la inclusión del apartado 4 del artículo 72 de la Ley de Puertos sobre la excepcionalidad en el levantamiento de la prohibición del uso hotelero en los puertos, en el caso que nos ocupa la justificación por el “interés general” se cae por su propio peso, por lo que **no debe ser aprobada**.

En cualquier caso la aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Málaga, solicitado al Ministerio de Fomento, y publicada en la **Orden FOM/649/2017**, tampoco da una autorización explícita ni acude a la excepcionalidad del artículo 72.4 de la Ley de Puertos en su argumentación:

En la **Disposición Quinta**, sobre **Asignación de usos**, la orden establece:

De forma general se asigna el «uso portuario complementario» a las infraestructuras portuarias básicas de escolleras, diques de abrigo y contradiques. Asimismo, se asigna el «uso portuario **comercial/complementario**» a la infraestructura principal de ferrocarril que ejerce la función de intercambio de modos de transporte.

Y respecto a los **usos del Muelle y Dique de Levante**, establece específicamente:

- Se asigna el «**uso portuario comercial/complementario**» al área que incluye las estaciones marítimas norte y sur, así como sus respectivos atraques y sus zonas operativas adosadas, conjuntamente con la zona del Muelle de Levante y el atracadero adosado al Dique de Levante.
- Se asigna el «**uso portuario náutico deportivo/complementario**» a las nuevas instalaciones destinadas a ser utilizadas como puerto deportivo ubicadas al Noreste del Muelle de Levante.
- Se asigna el «**uso portuario complementario/interacción puerto ciudad**» al carril de acceso paralelo al Dique de Levante, que se inicia a la altura del Paseo de la Farola y desemboca en la zona destinada a interacción puerto ciudad, dando continuidad a la franja que bordea y limita toda la zona de servicio del puerto. Desembocando en las terminales marítimas y en la parcela destinada a interacción puerto ciudad dando servicio tanto al tránsito portuario como al ciudadano.
- Se asigna el «**uso interacción puerto ciudad**» a toda la plataforma del Dique de Levante entre la zona náutico-deportiva, complementaria y comercial/complementaria, que enlaza con el carril de acceso que va paralelo al Dique de Levante.

De este modo, queda patente que entre los usos que se aprueban **no figura explícitamente el uso hotelero**. Tampoco se debe entender como incluido éste en el término genérico de “complementario”, porque se aclara que se refiere a los atracaderos de barcos, estaciones

marítimas y zonas operativas. De este modo, aunque el mencionado edificio incluya algunos servicios complementarios, la mayor parte de sus servicios (hoteleros en sentido estricto) son de uso libre, tanto de personas procedentes del mar como de tierra, por lo que de ningún modo puede considerarse como servicio complementario. De este modo, concluimos con esta alegación que este Hotel del Puerto **no es compatible** con la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Málaga.

Aleg.4. Sobre la necesidad y la competencia desleal. Directamente relacionada con la alegación anterior, planteamos una cuestión ética y económica que ha soslayado el Informe Ambiental del proyecto. En primer lugar, debemos preguntarnos si esta construcción es **necesaria**, aspecto que sería impropio tratar si se tratara de un negocio que se desarrolle en el núcleo urbano sin más afecciones que las propias de cualquier edificio. Al contrario, la necesidad del edificio hotelero previsto en el Puerto de Málaga es pertinente porque se pretende realizar en un suelo público y con efectos irreversibles (si el negocio no va bien, no lo va a derribar, se quedará allí y como máximo será demolido con cargo a las arcas públicas). Por este motivo, insistimos, la pregunta es muy importante de responder.

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

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

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

no es cierto, ya que Málaga dispone ya de un hotel para este segmento: el Hotel Miramar.

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

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

Aleg.5. Sobre la prevención ante el cambio climático. Un proyecto que implica una edificación de carácter residencial, como un hotel en un punto casi aislado del mar Mediterráneo debe prever los posibles efectos de eventuales temporales. Los detalles técnicos de cómo van lograr la estabilidad de una torre de 135 m en un dique sustentado en la plataforma sedimentaria marina y las defensas obvias ante las tempestades, que sin duda tienen que mejorar las normales escollares utilizadas en los diques portuarios, son totalmente desconocidos en este Informe de Evaluación Ambiental Estratégica, como muchos otros detalles técnicos.

Pero el problema no es solo esta opacidad de datos técnicos, sino el flagrante descaro con que el Informe evita abordar los sistemas de adaptación y mitigación ante el cambio climático, limitándose exclusivamente a los obvios aspectos relativos a las emisiones de gases invernadero (capítulo 8.5 pág.276), como si esto fuera el único aspecto que debe contemplar un proyecto de estas características. Insistimos, al hilo del párrafo anterior, que un proyecto de esta envergadura debe tener en cuenta un aspecto del cambio climático que no se aborda en ninguna parte: el problema de la **elevación del nivel del mar**, por la fusión de los glaciares.

Este asunto, sin embargo, sí se contempla en la **Ley 22/1988 de Costas**, y en la complementaria **Ley 2/2013 de protección y uso sostenible del litoral** en cuyo artículo 2 establece como fines de la actuación administrativa en el dominio público marítimo -terrestre:

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

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

2. Deberán **prever la adaptación de las obras** al entorno en que se encuentren situadas y, en su caso, la influencia de la obra sobre la costa y los posibles **efectos de regresión** de ésta.

Asimismo, los proyectos deberán contener una evaluación de los posibles **efectos del cambio climático** sobre los terrenos donde se vaya a situar la obra, en la forma que se determine reglamentariamente.

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

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

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

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

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

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

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

Por lo cual determina como medidas (idem):

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

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

El nivel del mar para el periodo 1992-2007 sigue creciendo a un ritmo muy alto, si bien las

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

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

Otras estimaciones, como la registrada por el equipo del Dr. Iñigo Losada (2014), de la Universidad de Santander, en su obra *Cambio climático en la Costa Española* (Ministerio de Medio Ambiente), van en la misma dirección, afirmando que:

“...se pueden estimar cambios en la cota de inundación que prevén **un aumento del 8 %** en la fachada norte de la costa española y el Mar de Alborán para el año 2040 (lo que supone en torno a **20 cm más de cota de inundación**).

Estas amenazas han motivado el estudio científico del prestigioso catedrático de Oceanografía de Costas Dr. Raúl Medina, en su informe: *Impactos en la costa española por efecto del cambio climático* (fases I, II y III), encargado por el Ministerio de Medio Ambiente y que cuyas principales conclusiones fueron expuestas en las I Jornadas sobre Puertos Deportivos y Medio Ambiente. El informe constata que,

“...a escala global no hay duda de que se está produciendo una **elevación significativa del nivel del mar**. A lo largo del siglo XX se estima que el nivel del mar Mediterráneo se elevó 20 cm y de mantenerse la tendencia actual volvería a incrementarse entre 30 y 35 cm...”

En todos los documentos sobre las previsiones sobre el cambio climático en España y las consiguientes medidas de adaptación y mitigación, se analiza el caso concreto de los potenciales efectos de estos cambios en los **puertos**. Por ejemplo, en el trabajo *Cambio climático en la costa española*, Iñigo Losada dice sobre los puertos:

“Su vida útil es larga, en muchas ocasiones superando los 50 años, lo que los hace **especialmente sensibles** a los cambios futuros del clima: ascenso del nivel del mar, variaciones en marea meteorológica, oleaje y viento extremo e inundaciones fluviales. Por otro lado”

Ante estos pronósticos, los diferentes gobiernos (en este caso Gobierno del Estado y Gobierno Andaluz) han elaborado protocolos en los que, además de investigación y seguimiento de los efectos atribuibles al cambio climático, se programan actividades para paliar los efectos sobre ecosistemas y sistemas sociales y económicos. Básicamente los programas tienen dos tipos de políticas a) **Adaptación**: ajuste de los sistemas humanos o naturales frente a entornos nuevos o cambiantes por causa del clima; b) **Mitigación**: políticas, tecnología y medidas tendentes a limitar y reducir las fuentes y aumentar los sumideros de gases invernadero.

En el diagnóstico del Dr. Raúl Medina encuentra que la mencionada tendencia a la elevación del nivel del mar supondrá un retroceso de 10-15 m de la línea de costa (o avance del mar en tierra) en el año 2050. A nivel de dársenas portuarias es evidente que una de las

adaptaciones consistirá en elevar el piso de los muelles y las escolleras, puesto que tal elevación del nivel del mar supondrá un aumento relativo del 150-250% del rebase e inundación, es decir, 1 m en dique vertical:

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

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

El proyecto que nos ocupa se ha centrado en algunas medidas de *mitigación*, pero no alude en ningún momento las medidas de adaptación. Pero el problema va más allá de las políticas *ad hoc* sobre el cambio climático, pues de lo que se trata, en este caso, es de prevenir los efectos, a largo plazo, del cambio climático sobre el edificio objeto de estas alegaciones, dentro de un contexto de **Prevención** de los efectos del cambio climático, no con medidas de adaptación o mitigación, sino de **evitación** de actividades que en un futuro previsible serían afectadas, sin ningún género de duda, por la elevación del mar ante el cambio climático. Esta obviedad es reconocida por el Dr. Raúl Medina, cuando dice:

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

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

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

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

Esto supone que

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

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

Otro testimonio que refrenda estas medidas, a cargo del Dr. Iñigo Losada, catedrático de la Universidad de Cantabria y máxima autoridad en relación a los efectos del cambio climático en el litoral, en su artículo *El cambio climático en las zonas costeras; previsiones y estrategias de adaptación*, señala entre las estrategias encaminadas a la aplicación de **estrategias de retroceso**

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

Y entre las medidas preventivas o de mitigación estable la siguiente:

- En zonas altamente vulnerables **evitar futuros desarrollos** en zonas de retroceso.

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

Aleg.6. Sobre la peligrosidad del edificio. Todo edificio de gran altura tiene una peligrosidad **intrínseca** que se ha podido comprobar repetidamente en sucesos catastróficos como los **incendios**. Por supuesto el edificio seguramente contará con todos los medios conocidos de prevención, extinción y evacuación en caso de incendios, pero ello no impide que sea el tipo de edificio con más dificultades para mantener su seguridad. La altura del edificio es el principal factor condicionante, pues, en primer lugar, impide que, en caso de incendio, alcance el agua de los bomberos, por más fuerza con que sea impulsado por los motores de bomba. El acceso a los últimos pisos no se puede hacer con las clásicas escalas, ya que no las hay de longitud suficiente y si las hubiera no se podrían usar por su fuerte cimbreo. La subida por las escaleras es la única opción y esto, después de lo conocido en otras torres como las Torres Gemelas, y otras catástrofes en altas torres, sabemos que supone un serio problema ya que se produce un cruce entre personas que bajan y bomberos que suben, contribuyendo a eternizar el tiempo de acceso a las plantas superiores. El hecho cierto y reconocido es que este tipo de edificios son los más dificultosos para una rápida evacuación y extinción en caso de incendios. Los episodios de incendios en grandes torres no son precisamente infrecuentes. Recientemente hemos conocido el caso de una de las

torres de Madrid, pero el icono de todas las torres, la torre más alta del mundo, en Dubai, tuvo un incendio en el año 2015 que supuso una destrucción grave de todo el interior, y como muestra de su recurrencia, sólo dos años después, el 4/8/2017, acusó otro nuevo incendio.

En este capítulo otro peligro inherente al edificio es su altura y su situación respecto al sector marítimo que asiste la **Farola del Puerto**, cuya función naviera es indiscutible. No es aventurado afirmar que el edificio que se pretende con este proyecto haría sombra a la mencionada Farola por el sector SW, lo que ya de por sí originaría un peligro para la orientación de los barcos. En última instancia, si el proyecto sigue adelante, deberá prever y costear los gastos del traslado de todo el dispositivo de la farola para que pudiera seguir emitiendo, como es su función.

Junto a estos riesgos intrínsecos, hay otros de tipo **extrínsecos** inherentes al lugar en que está emplazado el edificio. Por ejemplo, no es descabellado considerar la posibilidad de que un barco de enormes proporciones, como los **cruceros**, que precisamente atracarán por allí, pierda el control y acabe empotrándose contra el dique de Levante, cuyas consecuencias no se han valorado suficientemente, pero presumiblemente podrían afectar a la estabilidad de la torre. Ejemplos de estas características son conocidos, como el caso del *Adventure Hornblower* en el puerto de San Diego, aunque en este caso era un buque relativamente pequeño, con solo 144 pasajeros, nada comparable con el *Harmony of the Seas*, por ejemplo, cuya potencia de choque podría llegar a ser de tal envergadura que llegaría a poner en serie peligro la estabilidad de la torre. En el mismo puerto de Málaga ya se han producido casos menores, como el del *Melillero*.

Lo mismo sucedería en caso de choque de **aviones**, pues aunque es poco probable, no se puede descartar por la cercanía del aeropuerto de Málaga, y de hecho la torre en cuestión, aunque queda fuera del área de maniobras de la aviación, tiene un altura (135 m) que duplica el límite que se contempla para el cercano río Guadalhorce, establecida en 60-92 m según reconoce del PGOU de Málaga, a partir de los datos de Aviación Civil. En la zona donde se va a emplazar la torre, Aviación Civil ha fijado una altura máxima de 175 m, a una distancia relativamente corta de la que se pretende lograr en el edificio objeto de estas alegaciones, por lo que, aunque poco probable, existe un margen de riesgo suficiente como para contar con esta posibilidad.

Por otra parte, a raíz del atentado de las Torres Gemelas en Nueva York, no es irreal la posible amenaza de **atentados terroristas**. Aunque es sabido que los atentados terroristas tienen múltiples formas de manifestarse, y que cualquier punto de una ciudad podría ser objeto de este tipo de amenazas, no se debe descartar el efecto atractor que producen las torres de gran altura para los terroristas: son un blanco relativamente fácil y una oportunidad de producir muchas víctimas de una sola tajada. A los efectos directos de un ataque de estas características hay que añadir luego los problemas de evacuación y extinción de incendios ya comentados.

Finalmente, habría que contemplar las amenazas procedentes del mar. Ya se ha comentado el problema que presenta una torre en un punto prácticamente aislado en medio del mar, que en momento de fuertes **temporales** se expondría a graves consecuencias, la mínima de las cuales sería inundaciones en las plantas bajas. Como se ha explicado en una alegación anterior, este problema se irá acrecentando con el tiempo, debido a la elevación del nivel del mar.

Son motivos que se añaden para desaconsejar la construcción de este edificio, pero en cualquier caso no hemos encontrado en el Informa Ambiental del proyecto ninguna medida de prevención.

Aleg.7. Sobre la ineficiencia energética. La ciudad de Málaga, como todo centro urbano industrializado, carece de un nivel autotrófico significativo. Para su funcionamiento debe recibir enormes volúmenes de energía y materiales. Las fuentes de energía primaria son principalmente las no renovables (petróleo, gas natural). El sector residencial, comercial y de servicios consume el 40% del total de la energía producida en el país, en su mayoría en forma de electricidad y gas por redes. Un edificio en altura requiere grandes cantidades de energía, tanto para su construcción como para su adecuado funcionamiento. Entre los elementos preocupantes puede señalarse, por ejemplo:

- Utilización de materiales de construcción de alto contenido energético, como aluminio o cemento.
- Necesidad maquinarias pesadas para transporte, excavación o elevación de componentes.
- Grandes requerimientos mecánicos para el acondicionamiento térmico del edificio y para el traslado de personas, materiales e insumos.

Un edificio aislado consume más energía que uno apareado o entre medianeras, ya que tiene todas sus caras expuestas a las condiciones climáticas externas. Se ha visto también, que la velocidad del viento aumenta con la altura: los pisos más elevados deberán soportar, especialmente en invierno, condiciones muy desfavorables. El cuidado en el diseño arquitectónico es de fundamental importancia si se quiere reducir requerimientos técnico-mecánicos en los edificios. Estos requerimientos son los que determinan, en definitiva, el porcentaje de consumo del sector habitacional, comercial y de servicios. Proporciones, alturas y materiales adecuados evitan el derroche y el hiperconsumo de bienes no renovables.

Es importante destacar que los edificios construidos hoy deberían tener una vida útil por lo menos durante los próximos cincuenta años. La incierta situación energética futura, tanto a nivel nacional como mundial, no permite asegurar que diseños de alto consumo energético sean mantenibles en tiempos cercanos por sus altos costos económicos y ambientales. Por otra parte, hay que tener en cuenta el riesgo que supone la posibilidad, no remota, de que el edificio sea abandonado por sus propietarios, por giros inesperados, pero lógicos, de la economía, como por ejemplo una crisis energética, que haría imposible de mantener el edificio, no sólo por el alto coste energético, sino también por la falta de clientela suficiente. En estas condiciones este edificio solitario, en medio el muelle, podría quedar en ruinas por el **alto coste que supondría su demolición**. A nuestro juicio, estas cuestiones deben ser contempladas de forma obligatoria.

Por lo tanto, y pese a que un edificio alto consume menos territorio que otro menos altos y más extensos, debe tenerse en cuenta que el balance final es **desfavorable desde el punto de vista energético**, tanto en el proceso de construcción, como en el de su mantenimiento, durante su tiempo de vida y representa un riesgo costoso para escenarios de crisis energética.

Aleg. 8. Sobre el impacto visual y paisajístico. Constituye ésta la alegación de mayor peso, y seguramente sentida y repetida por todos los agentes sociales y profesionales. Inicialmente por su obviedad, tal como se desprende de la reacción de rechazo de la ciudadanía, a través de asociaciones y plataformas diversas. Obviedad que ya han destacados arquitectos de reconocido prestigio, coma Rafael Martín Delgado, José María Romero y el propio Colegio de Arquitectos. El derecho ciudadano al paisaje está consagrado en multitud de documentos, especialmente los de índole urbanística. A nivel local, el **PGOU de Málaga** establece este derecho en el **Artículo**

2.3.4, apartado 8 dice textualmente:

“8. Se procurarán **conservar los elementos más significativos del paisaje** (modelado del terreno, agrupaciones de árboles, elementos morfológicos e hidrológicos, etc.) mediante su integración en el sistema de espacios públicos...”

Es evidente que este proyecto arquitectónico distorsiona de forma contundente estos sistemas propios del paisaje, por su volumen y visibilidad. Pero es en el **Artículo 9.2.7** donde se aborda de forma específica la **Protección del paisaje**:

“Con carácter general y para todo tipo de suelo clasificado por este Plan General, las construcciones, instalaciones y usos serán **respetuosas con las características naturales** o urbanas del entorno, a cuyo efecto se estará, además de lo dispuesto en la Ley del Suelo, y en concreto respetarán: (...)

3. Se considerarán como de protección paisajística todas aquellas que **por su destacada posición en el marco urbano** o rural constituyen perspectivas visuales de carácter singular...”

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

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

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

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

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

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

El documento del Informe Ambiental utiliza esta misma fuente para disminuir la calidad de este paisaje a partir de la consideración de la ciudad como una “trama edificatoria densa”, lo cual es

lógico en toda ciudad de estas dimensiones, pero de todos modos esta consideración paisajista se hace desde fuera del núcleo urbano (visto por el visitante potencial), y no desde dentro (visto por sus habitantes), esto es el paisaje marítimo que se divisa desde la misma ciudad, que es lo que realmente está en cuestión en este proyecto.

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

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

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

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

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

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

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

a) **Trama verde urbana** o plantación de masa arbórea en los alrededores del edificio, lo cual dé lugar a nuevas vistas de la zona, tanto desde el punto de vista de los viandantes, como desde las vistas en altura de la ciudad. b) **A nivel de diseño del edificio**: diseño del edificio que suponga una mejora de la apariencia de la ciudad en esa zona, el diseño del mismo debe ser un elemento

positivo para la ciudad como los ejemplos de revitalización de edificios emblemáticos que han supuesto un nuevo elemento de aporte como el Kursaal en San Sebastián, el edificio Vela en la bocana del puerto de Barcelona, la torre de Iberdrola en Bilbao. O dotar al edificio de formaciones vegetales que puedan convertirlo en un futuro en parte del fundamental del paisaje de la ciudad, tanto por la aportación estética que pueda suponer, como por el avance, en términos de innovación, que le pueda generar a la ciudad.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“...**controlar la incidencia tanto en la percepción visual y paisajística** de la futura propuesta como de sus repercusiones de compatibilidad urbana con las nuevas Estaciones Marítimas y el Puerto Deportivo”

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

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

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

supondría el rascacielos, representado como una figura geométrica gris de dimensiones y posición exactas a las del proyecto, visto desde los accesos a la ciudad.

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

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

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

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

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

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

En contraposición, el estudio paisajístico abordado en el documento de la Evaluación Ambiental Estratégica minimiza este importante punto, no sin incurrir en una serie interminable de **incorrecciones**, algunas de las cuales pasamos a enumerar:

a.-En relación al posible impacto paisajístico de las alternativas 1, 2 y 3 contempladas, el documento contiene múltiples **errores e imprecisiones**, junto a comentarios de escaso rigor que constituyen simples **juicios de valor**.

b.-Los apartados 6.9.2. ó el 6.11 se limitan a incluir apartados **exclusivamente gráficos**, sin complementar con los necesarios argumentos, no aportando información relevante para la evaluación ambiental.

c.-El documento estratégico incurre constantemente en **un grave error conceptual**: interpretar el pasado con conceptos actuales, que no existían en anteriores épocas históricas,

como los de impacto ambiental, medio ambiente, patrimonio, paisaje, etc.

d.-El apartado 6.10, incluye unos elementos, seleccionados como *Hitos*, que **son erróneos** en algunos casos, y contienen errores en muchos otros. Por otra parte, no guardan relación con la actuación propuesta, bien por sus dimensiones o bien por su tipología.

e.-El apartado 6.10.3 constituye una recopilación incompleta de textos de documentos o estudios relativos al paisaje, con la única intención de reforzar la idea de la **baja calidad paisajística de la ciudad de Málaga** y de su fachada marítima. Suponiendo que esto fuera así, el impacto del rascacielos sería, según recoge la legislación ambiental, de carácter **acumulativo**.

f.-El apartado 6.11 contiene numerosas **deficiencias técnicas** (utilización de objetivos gran angular, no inclusión de la altura del rascacielos) y **no aparece justificación** alguna sobre la arbitraria selección de puntos de visión realizada. No incluye textos explicativos.

g.-El apartado 6.12, sobre *Cuencas visuales*, no se realiza la cuenca visual de mayor utilidad e importancia para un estudio de impacto paisajístico: **la cuenca visual generada por la propia actuación**. Se realizan otras cuencas visuales, desde lugares escogidos de forma arbitraria, sin justificación sólida, que no aportan la información fundamental: el impacto visual previsto del edificio, dato que no aparece por ningún lado del Documento. Consideramos esta carencia como muy grave, al eludir un dato trascendental para valorar el impacto paisajístico.

h.-El apartado 6.13, incluye una metodología que establece, sin justificación alguna, un **límite para el estudio del horizonte de 2 kilómetros**. Esta limitación, absolutamente **arbitraria**, induce a interpretar erróneamente los resultados: desde los puntos de visión seleccionados (también sin justificar) la actuación quedaría fuera del límite planteado o al borde de ese límite, algo absolutamente alejado de la realidad. Por esta razón, no debe ser considerado como un procedimiento técnico válido: se trata de un procedimiento que induce a unos resultados erróneos y por tanto a una valoración errónea del impacto.

i.-En el conjunto de los elementos analizados, el mencionado documento no valora las **interferencias visuales** que la actuación prevista puede generar con **elementos del BIC** del Centro Histórico de Málaga, ni sobre elementos patrimoniales como la Farola y su haz de luz.

Debemos insistir sobre la problemática de los análisis paisajísticos en los estudios de impacto ambiental. El problema de las alegaciones sobre el impacto paisajístico es que a menudo son fácilmente eludibles, en el ámbito no académico, como “cuestiones de gusto”, como algo **subjetivo** y por tanto de valor relativo, como enfatiza el Informe Ambiental en la página 113. No dudamos de este importante componente, pero es preciso señalar que, junto a la dimensión subjetiva, y a menudo directamente relacionada con ella, se encuentra un conjunto de elementos **objetivos** que permiten determinar la calidad de un paisaje (sea urbano o natural) y el tipo de actuaciones que puede destruirla. Es preciso recordar aquí el concepto de “patrimonio visual”, definido como el conjunto de elementos visuales que forman parte de la historia pasada y reciente de la ciudad y que por tanto es un elemento de raigambre o “seña de identidad”, que da unidad a la colectividad que la comparte visualmente. Pero más grave es cuando se pretende despreciar desde el ámbito académico, al situar la defensa del paisaje como una forma de **inmovilismo**, de conservadurismo, anclado en el pasado y por tanto como una resistencia al progreso, a los cambios que conlleva y por tanto al futuro.

Así pretende demostrarlo el arquitecto de la promoción D. **José Seguí** en un artículo de opinión escrito en *Diario Sur*, el 9/8/2017 titulado *Las 'miradas' desde la Torre del Puerto* (un título que dicho sea de paso no se corresponde con el contenido, que se refiere a las “miradas a la (futura) Torre del Puerto desde Málaga”). Pues bien, este autor descalifica abiertamente a aquellos que rechazan el proyecto, tildándolos de “conservadores”, indicando que en el fondo el problema es que las personas sienten que pierden el control sobre el futuro. Pero, si esto en principio se dirige al ámbito no académico, también lo dirige al ámbito académico, que es desde donde han venido las críticas mejor fundamentadas, y por tanto con elementos objetivables:

“...es difícil comprender esa actitud de la permanente negación a estas transformaciones, que parece situarse más cerca de la **abstracción teórica de lo ‘subjetivo’** o en motivos interesados ajenos a aquello que niegan, que en la responsable definición de los argumentos de lo ‘objetivo’ que lo concreta, resultando finalmente ser la excusa conceptual sobre la que se apoya **un reducido pensamiento académico** que necesitando respaldarse en sus instituciones no parecen encontrar otra salida que esa visión inmovilista y estática de la ciudad ante su falta de comprensión por lograr asimilar no solo aquello que se transformó en el pasado para poder entender la ciudad del presente que han recibido, sino también las necesarias dinámicas de transformación que requiere esa ‘otra’ ciudad para **adaptarse al futuro** que ya ha comenzado con las nuevas demandas que se producen en esta también nueva etapa.

Una respuesta que retrata claramente el desprecio de este arquitecto hacia el paisaje y los estudios del paisaje, puesto que todo argumento que se haga frente al deterioro del paisaje simplemente es una reacción conservadora, inmovilista y anclada en el pasado. Si esto es así, no comprendemos por qué desde las Administraciones se reconoce la importancia del paisaje, un valor transversal a multitud de leyes de todo tipo (tal vez una dispersión que no favorece su defensa) y que es uno de los elementos de obligado tratamiento en los estudios e informes de impacto ambiental. Informes que, hay que recordarlo pese a su carácter elemental, siempre contemplan los efectos posibles de la actividad, esto es, miran en realidad a ese “futuro” que se atribuyen en exclusiva los que desprecian el impacto paisajístico. Lo raro es que un arquitecto no sepa manejar estas cuestiones elementales.

Finalmente, de forma desconcertante, la propia **administración medioambiental**, discute la problemática del deterioro del paisaje escénico de la Bahía de Málaga, pues tras reconocer la importancia de este valor en la calidad ambiental, cuando afirma:

...la Estrategia de Paisaje de Andalucía, aprobada por Acuerdo de 6 de marzo de 2012, del Consejo de Gobierno, tiene como metas la integración del paisaje en todas las políticas de la Junta de Andalucía con un carácter transversal, y la formación de un pacto por el paisaje en Andalucía, concibiéndose como un instrumento de gobernanza paisajística, resaltando el valor del paisaje como capital territorial para el desarrollo de Andalucía, y asumiendo la transversalidad como el gran hilo conductor de la misma, con tres ejes de intervención: protección, gestión y ordenación de los paisajes.

trivializa al afirmar que:

“estas vistas **son fácilmente modificables** en función de la ubicación del observador (no se puede decir que una percepción personal altere el valor natural)”.

descartando implícitamente el paisaje como un “valor ambiental”, y que ese artefacto paisajístico no constituye una “alteración permanente”, cuando concluye que:

al no contener alteraciones que deban entenderse como permanentes o de larga duración de un valor o recurso natural, no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente”

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

Que, como **conclusión de estas alegaciones**, consideramos que ni el proyecto hotelero en el puerto, ni la correspondiente modificación de elementos del Plan Especial del Puerto de Málaga, que se plantean como una **excepcionalidad** de la legislación vigente, pueden ser beneficiarias de tal consideración por su **interés general**, cuando ello no sólo no derivará en un bien público objetivable, sino que afectará a bienes públicos como es el paisaje y la calidad ambiental, además de favorecer una competencia desleal frente a establecimientos de la misma categoría, ya existentes en el núcleo urbano de Málaga. Diversas consideraciones conducen a asegurar que este hotel no es necesario para la ciudad de Málaga y, en todo caso, provoca una competencia desleal respaldada por una administración que es de todos, y en un suelo de titularidad pública que acaba privatizándose. Por otra parte, se demuestra que este proyecto no es compatible con las estrategias de adaptación al cambio climático que establece tanto el Estado como la comunidad Andaluza, al situarse el edificio en un lugar de alta vulnerabilidad frente a la elevación del nivel del mar. Encontramos en el edificio notables e inquietantes elementos de peligrosidad, vulnerabilidad e inseguridad ante incendios, accidentes y eventos naturales. El proyecto provocará un importante e irreversible impacto visual y paisajístico en el paisaje de la bahía de Málaga, deteriorando el paisaje cultural del centro histórico de Málaga. Por todo lo cual, y en nombre de la Federación Malagueña de Ecologistas en Acción,

SOLICITA

Tenga a bien considerar estas alegaciones, todas las cuales apuntan a la necesidad de que este proyecto hotelero en el dique de levante del Puerto de Málaga, y la modificación de elementos del Plan Especial del Puerto que lleva consigo, **sean anulados**, y en cualquier caso conteste debidamente estas alegaciones en su resolución final, en calidad de entidad interesada.

Lo que comunica en Málaga, a 26 de marzo del año dos mil diecinueve



ILMO.SR. ALCALDE DEL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA.
GERENCIA DE URBANISMO.