

## **BORRADOR DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO**

Documento basado y en desarrollo de la Innovación de Planeamiento de la ciudad Aeroportuaria promovida y tramitada por el Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre en julio de 2010.

<b>1.- INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>2.- ÁMBITO DE ACTUACIÓN</b>	<b>3</b>
<b>3.- PRINCIPALES AFECCIONES TERRITORIALES, AMBIENTALES Y SECTORIALES</b>	<b>6</b>
<b>4.- OBJETO DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO, DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN</b>	<b>20</b>
<b>5.- ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN</b>	<b>25</b>
<b>6.- CRITERIOS DE SELECCIÓN Y PROPUESTAS GENERALES DE LA ORDENACIÓN ELEGIDA</b>	<b>43</b>
<b>7.- EQUIPO REDACTOR</b>	<b>45</b>

## 1.- INTRODUCCIÓN

Conforme a los requerimientos de la normativa ambiental nacional (Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental) y andaluza (Ley 7/2007, de 9 de Julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificada por el Decreto-Ley 3/2015, de 3 de marzo) la Innovación del Plan General de Ordenación Urbanística de Alhaurín de la Torre para la localización de la Ciudad Aeroportuaria establecida en el POTAUM, es preceptivo que se someta al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria.

El órgano promotor de esta Innovación es el Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre. El Documento Inicial Estratégico es el primer paso para el comienzo formal de la Evaluación Ambiental Estratégica, en virtud del art. 18 de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental y el art. 38 de la Ley 7/2007 de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental en Andalucía, tras su modificación por el Decreto Ley 3/2015, siendo necesaria la redacción previa del documento ambiental de un borrador del documento urbanístico de la innovación del PGOU.

## 2.- ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El planeamiento general vigente en la actualidad está constituido por el Documento de **Adaptación Parcial a la LOUA de las vigentes NNSS de Alhaurín de la Torre** (conceptualizadas ya como Plan General de Ordenación Urbanística tras dicha adaptación parcial) que fue aprobada por el Pleno Municipal de fecha 09.07.09 y publicada en BOP de 14.10.09.

Según el planeamiento general vigente, el **territorio neto** afectado por la presente actuación es en su totalidad **Suelo No Urbanizable de carácter Natural o Rural** (SNU-NR) en el que se integran determinados elementos del **Sistema General** municipal (SGV, SGE y SGI) y un cierto número de pequeños **enclaves urbanos y urbanizables** reglados con **calificación urbanística** para usos globales **residencial, terciario y/o industrial**.

El planeamiento territorial de ámbito subregional existente con incidencia directa en el área de actuación es el POTAUM (**Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Málaga**).

El territorio a intervenir, perteneciente al **Valle del Guadalhorce**, se ubica en su mitad Norte a cotas topográficas inferiores a **25 m.** no superando la cota **50** en la mitad Sur.

La extensión superficial bruta del ámbito de actuación, situado aproximadamente a 15 Kms. del centro de la ciudad de Málaga es de unas **500 Has.** si bien, descontados los enclaves urbanos y sistemas generales preexistentes, el **área** neta realmente intervenida **objeto de la innovación** resulta ser menor, dependiendo de las alternativas planteadas, alrededor de **400 Has.** lo que representa un **4,5%** de la superficie total del T.M. que se extiende a 8.217 Has.

Geográficamente el área se delimita por el **Arroyo del Valle**, cauce público que representa para Alhaurín de la Torre una "**espinas dorsal**" que lo atraviesa el municipio en dirección Oeste-Noreste, recibiendo aguas de los arroyos que bajan de las laderas norte de la **Sierra de Mijas** (principalmente los arroyos Bienquerido, Hondo o del Gato o Canuto, Blanquillo, del Pinar o Zorreras, del Cura, de Braña, de Fuente de Piedra y Bizcochero, de las Viñas o Zambrana) y sur de la **Sierra de Cártama** (Arroyo Grajea y las propias ramificaciones de cabecera del Arroyo del Valle), y termina desembocando en el **Río Guadalhorce**. De dichos cauces hidráulicos solo los correspondientes a los arroyos **Blanquillo, Zambrana y Bienquerido** discurren por el interior del área de actuación.

El suelo a ordenar pertenece a un área de utilización preferente caracterizada por el **dominio del regadío**, en las márgenes del arroyo del Valle y río Guadalhorce, con asentamientos residenciales tradicionales inicialmente ligados a la explotación de los recursos agrícolas, como **Santa Amalia, Mestanza, Portales del Peñón, Zapata y El Romeral**, presionados puntualmente en algún caso por desarrollos de **segunda vivienda** sin relación directa con la agricultura, entendida como **actividad productiva principal**.

El área de actuación del presente borrador de planeamiento urbanístico se ubica en el municipio de Alhaurín de la Torre, en un **ámbito territorial central** de la **Aglomeración Urbana de Málaga** que se articula fundamentalmente mediante los siguientes elementos funcionales y/o naturales:

- El **Aeropuerto**, al Este del área de actuación, que si bien representa un obstáculo físico para la fluida **relación funcional** entre Alhaurín de la Torre y Málaga, constituye por otra parte un **hito metropolitano** que para su necesaria potenciación precisa de un **territorio de influencia** que afecta expresamente a Alhaurín de la Torre. El nuevo **modelo aeroportuario** en proyecto junto a sus **futuros accesos** viarios y ferroviarios adjudican a Alhaurín de la Torre un **papel estelar** en la formalización del "**nodo**" por excelencia del **espacio metropolitano**.
- La nueva **hiperronda** de Málaga ejecutada y en funcionamiento, y el **vial distribuidor** de inminente ejecución, delimitan asimismo por su borde Este a nuestro ámbito de intervención. Se trata de una **estructura general viaria** propiamente **metropolitana** que no solo articula funcionalmente a la **aglomeración urbana de Málaga** propiciando un nuevo acceso al aeropuerto sino que, además y simultáneamente, da lugar a una **nueva puerta de entrada al T.M.** de Alhaurín de la Torre a través justamente de los terrenos afectados por la **intervención urbanística** que se propone.
- El **Río Guadalhorce** al Norte y el **Arroyo del Valle** al Oeste constituyen **fronteras naturales** del área de actuación que, junto a sus áreas de servidumbre y protección, están llamadas a constituir ejes fundamentales del **sistema de espacios libres** (parque fluvial) que estructurará la **ordenación urbanística** a establecer. El **Río Guadalhorce**, que delimita los T.M. de Málaga y Alhaurín de la Torre, es el cauce hidráulico por excelencia de la **aglomeración urbana** de Málaga y como tal es potenciado por el **POTAUM**, mientras que el **Arroyo del Valle** aunque perteneciente en su totalidad al municipio de Alhaurín de la Torre es igualmente

**reconocido** por dicho POT como argumento para completar el **sistema metropolitano de espacios libres**.

- Por su parte el límite Sur de la actuación está formalizado por el **núcleo urbano** de Alhaurín de la Torre y sus extensiones. Se trata de una conurbación de uso característico **residencial extensivo**, cuyo **modelo asumido de evolución urbana** es reconocible en el **territorio metropolitano**, que crece en mancha de aceite hacia el Norte hasta la traza de la carretera de **circunvalación** actual de dicho conjunto urbano. Y es precisamente la potente implantación del **uso productivo** que se plantea en la presente intervención urbanística la que impedirá la continuación sin límites de dicho proceso de **crecimiento residencial** garantizando el necesario **equilibrio de usos** en el municipio.
- En el interior del ámbito son asimismo destacables elementos funcionales de **nivel metropolitano** tales como la "**pista**" **Churriana-Cártama** (carretera MA-7052) en vías de convertirse en un importante **eje transversal** de conexión entre el **Valle del Guadalhorce** y la **Costa del Sol** a través de Alhaurín de la Torre, y la "**carretera de los polígonos**", ejecutada y en funcionamiento su desdoblamiento, que termina conectado con el **sistema ronda hiperexterior-vial distribuidor** formalizando otro nuevo e importante **acceso viario a Alhaurín de la Torre**. Ambos viales, perpendiculares entre sí, constituyen la **estructura general viaria** de la **ciudad aeroportuaria** que articula la ordenación urbanística que se proyecta.



### **3.- PRINCIPALES AFECCIONES TERRITORIALES, AMBIENTALES Y SECTORIALES**

Las principales afecciones territoriales, ambientales y sectoriales del ámbito de actuación enmarcado dentro del municipio de Alhaurín de la Torre son:

#### **AFECCIONES TERRITORIALES Y URBANÍSTICAS.**

El urbanismo y el derecho urbanístico no forman una unidad cerrada y autónoma sino que están relacionados con muchas otras materias conexas que afectan directa o indirectamente a la ordenación del territorio.

En este contexto vamos a analizar la normativa y el planeamiento sectorial que, de uno u otro modo, inciden en la redacción del planeamiento urbanístico del municipio.

#### **AFECCIONES DERIVADAS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL**

El objeto de la Ordenación del Territorio es contribuir a la cohesión e integración de la Comunidad Autónoma y a su desarrollo equilibrado. Se pretende con ello la articulación territorial interna y con el exterior, así como la adecuada distribución de las actividades y usos del suelo armonizada con el desarrollo socioeconómico, las potencialidades del territorio y la protección de la naturaleza y del patrimonio histórico.

Para ello, la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA) establece dos instrumentos de ordenación integral: El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) y los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito Subregional (POTS). Asimismo, la Ley reconoce y profundiza en la planificación sectorial de incidencia territorial, a través de la regulación de las Actividades de Planificación e Intervención Singular.

En cuanto a los instrumentos de planificación previstos en la correspondiente legislación sectorial, la LOTA establece una serie de mecanismos de coordinación para asegurar su coherente inserción en la política territorial global, identificando las actividades de planificación que han de tener la consideración de Plan con Incidencia en la Ordenación del Territorio (PIOT).

Como tal sistema, la LOTA establece unas relaciones entre ellos de vinculaciones jerárquicas y funcionales, así como con el planeamiento urbanístico general.

La planificación territorial ha tenido un importante impulso en los últimos años con la aprobación del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) mediante Decreto 206/2006, de 28 de Noviembre, publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía de fecha 29 de diciembre de 2006 y diversos Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, encontrándose en tramitación otros tantos.

### • Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía

Es el instrumento cabecera del sistema de planeamiento territorial de Andalucía. Su finalidad es establecer los elementos básicos para la organización y estructura territorial de la Comunidad Autónoma, constituyéndose en marco de referencia obligado para los restantes planes territoriales y la intervención pública en general. Además, el Plan regional debe constituir el nexo de articulación con las políticas de incidencia territorial del Estado y de las que se definan desde la Unión Europea.

Sus determinaciones serán vinculantes para los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional y para los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio, que habrán de ajustarse a sus determinaciones. Entre los contenidos del Plan regional se encuentra, precisamente, la indicación de áreas o sectores que deban ser objeto prioritario de estos planes definiendo sus objetivos, o, en su caso, indicando las determinaciones de aquellos que deban ser objeto de adaptación.

Las determinaciones del POTA tienen un alcance distinto según revistan la fórmula de directrices, recomendaciones o normas de aplicación directa.

De acuerdo con la Disposición Adicional Segunda de la LOTA el Plan General deberá contener "la valoración de la incidencia de sus determinaciones en la Ordenación del Territorio, particularmente en el sistema de ciudades, sistema de comunicaciones y transportes, equipamientos, infraestructuras o servicios supramunicipales y recursos naturales básicos", debiendo emitirse un informe de incidencia territorial por el órgano competente en materia de ordenación del territorio que analizará dichas previsiones (Disposición Adicional Segunda de la Ley 1/1994 en relación con la Disposición Adicional Octava y el artículo 32 apartado 1 regla 2ª de la L.O.U.A.).

El citado informe de incidencia territorial alcanza a todos los Planes Generales de Ordenación Urbanística y sus innovaciones y deberá emitirse tras su aprobación inicial.

La presente Innovación deberá, por tanto, ajustarse a las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) que, entre otras cuestiones, establece expresamente que el planeamiento tendrá entre sus objetivos la consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo".

Asimismo establece límites al crecimiento municipal en la Norma 45 cuando determina que "... con carácter general no se admitirán los crecimientos que supongan incrementos de suelo urbanizable superiores al 40% del suelo urbano existente ni los crecimientos que supongan incrementos de población superiores al 30% en ocho años."

Esta Norma ha sido modulada por la Disposición Adicional Segunda del Decreto 11/2008, de 22 de Enero, por el que se desarrollan procedimientos dirigidos a poner suelo urbanizado

en el mercado con destino preferente a la construcción de viviendas protegidas, que señala que "Con el fin de potenciar el desarrollo económico que se pueda plantear en los municipios andaluces en el límite del 40% del crecimiento territorial de los Planes Generales no se computarán los suelos industriales."

Respecto al estándar poblacional, "(...) el límite establecido con carácter general al crecimiento en cada municipio para los próximos ocho años, se modulará para los municipios con crecimiento inferior al 10,2% media de Andalucía en los últimos diez años, con los siguientes parámetros:

- a) 60% para municipios con menos de 2000 habitantes,
- b) 50% para municipios entre 2000 y 5.000 habitantes, y
- c) 40% para municipios entre 5.000 y 10.000 habitantes.

Estos criterios de modulación podrán aplicarse, según los tramos poblacionales establecidos, a los municipios de menos de 10.000 habitantes que hayan superado el 10.2% de crecimiento en los últimos diez años siempre que, en cada caso, estén garantizados las dotaciones, equipamientos, servicios e infraestructuras que establezca la legislación vigente."

#### • Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional

Para una región de las dimensiones y diversidad de Andalucía, es ineludible abordar la ordenación del territorio desde ámbitos subregionales. Zonas de montaña, litoral, áreas metropolitanas o campiñas, son realidades, con problemas y oportunidades muy diferentes, que requieren una aplicación singular de los criterios de ordenación territorial.

Los contenidos de los Planes subregionales se refieren a los aspectos básicos que afectan a la estructura territorial, cualesquiera que sean las características del ámbito. En este sentido, la LOTA es suficientemente genérica y flexible, correspondiendo a los propios Decretos de Formulación concretar los contenidos específicos, adaptados a las peculiaridades de cada ámbito de ordenación.

Sus determinaciones son vinculantes para los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio y el planeamiento urbanístico. Dichas determinaciones pueden tener un alcance distinto según revista la fórmula de directrices, recomendaciones, o normas de aplicación directa, vinculantes éstas últimas en los suelos urbanizables y no urbanizables.

El planeamiento territorial de ámbito subregional existente con incidencia directa en el área de actuación es el POTAUM (**Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Málaga**) cuyas determinaciones concretas, generalmente con rango de **DIRECTRIZ**, aplicables a dicho **ámbito de intervención** son las siguientes:

- **En el interior** del ámbito de actuación delimitado el POTAUM contempla el **área de oportunidad A.3 "Zona productiva asociada al Aeropuerto"**. Se trata de un área de contenido **productivo** destinada a la implantación de **actividades tecnológicas, logísticas, empresariales y terciarias**, de 380 Ha. de extensión aproximada.



- **5. Hiperronda de Málaga**, perteneciente a la red de **primer nivel de conexión exterior** de la AUM, que formaliza el límite Este del área de actuación.
- **a.4. Valle del Guadalhorce-Distribuidor Oeste Metropolitano (A-7052)**, eje **radial** de conexión metropolitana, que atraviesa de NW a SE (Cártama-Churriana) al área de actuación.
- **a.5. Variante de Alhaurín de la Torre (A-404)**, eje **radial** de conexión metropolitana, que formaliza el límite Sur del área de actuación. Contará con **plataforma reservada** para transporte público y modos no motorizados.
- **b.2. Distribuidor Oeste Metropolitano**, eje **transversal** de conexión metropolitana, que discurre en paralelo a la Hiperronda de Málaga.
- **b.3. Parque Tecnológico-Alhaurín de la Torre-Alhaurín el Grande-Coín**, futuro eje **transversal** de conexión metropolitana, que discurrirá **externamente** al área de actuación y en paralelo a su límite Oeste. Contará con **plataforma reservada** para **transporte público** y modos **no motorizados**.
- El POTAUM contempla la posibilidad futura de extender la **red de Metro**, o la implantación de **líneas de tranvía**, en plataformas reservadas en Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande y Coín. Para ello se reserva la **plataforma del vial b.3**.
- El POTAUM contempla explícitamente en su **propuesta gráfica** la intención de extender la **red ferroviaria de cercanías** desde el aeropuerto hacia el eje de los alhaurines a través, probablemente, de la **plataforma reservada en el vial a.5** (actual variante de Alhaurín de la Torre y antigua traza del ferrocarril Málaga-Coín).
- Asimismo en dicha **propuesta gráfica** se contempla el **posible** paso por la **zona Norte** de nuestro **ámbito de actuación** de la **conexión ferroviaria** de alta prestación (AVE) Castañetas-Aeropuerto-Costa del Sol (la determinación de que se produzca dicha **conexión ferroviaria** por sí misma con independencia de su traza se establece en el POTAUM, en este caso, con rango de **NORMA**).
- **PM.2. Parque fluvial central del Río Guadalhorce** que articula la zona de interés comunitario del río y el parque de su desembocadura. Se trata de un parque lineal, tangencial y **limítrofe** por el Norte al ámbito de actuación, a desarrollar en la **zona de policía** del Río.
- **PM.3. Parque fluvial asociado al Arroyo del Valle** que pone en relación el PM.2 con los regadíos del Guadalhorce. Se trata de un parque lineal, tangencial y **limítrofe** por el Oeste al ámbito de actuación, que se desarrolla internamente a la **zona de policía** del Arroyo del Valle.
- En relación con la **localización territorial** de la actuación que se propone y del **Área de Oportunidad A.3**, el POTAUM contempla la **ubicación preferente** del

**Equipamiento** de carácter metropolitano EQ.5. Se trata de un gran elemento dotacional público de **50.000 m2. aprox.**, sin uso predeterminado, ligado al eje radial **Distribuidor Oeste-Parque Tecnológico**, que ha de ser considerado por el planeamiento urbanístico como **sistema general**.

- Con carácter de **NORMA** el POTAUM identifica como **Zonas de Protección Ambiental** en nuestro ámbito de actuación los terrenos pertenecientes al **dominio público natural** (fundamentalmente los cauces hidráulicos del Río Guadalhorce y del Arroyo del Valle) y las **vías pecuarias** (en concreto la Vereda Ardales-Málaga que además se integra en el **sistema de espacios libres** metropolitanos).

Por otra parte se identifican en nuestro ámbito de actuación como **Zonas de Protección Territorial** propiamente dicha, en este caso con rango de **NORMA**, a los ámbitos de **Regadíos del Guadalhorce** que se localizan, exteriormente a dicho ámbito de intervención, junto a su **límite N-W**, y en ubicación **superpuesta y/o interna** a los parques metropolitanos **PM.2** y **PM.3**. El POTAUM determina con rango de **DIRECTRIZ** que dichas zonas se incluyan por el planeamiento urbanístico como **suelo no urbanizable de especial protección por planificación territorial**.

- Nueva traza del **colector general de saneamiento** (que actualmente cruza el ámbito de actuación) para su conexión a la **futura EDAR** del Guadalhorce.
- Conducción general de **abastecimiento de agua** para el **Valle del Guadalhorce** que conectaría en "T" con una futura conducción general entre la ETAP "Pilonos" y la red de abastecimiento de la **Costa del Sol**.
- Conducción general de la red de **reutilización para riego** de aguas depuradas procedentes de la nueva **EDAR del Guadalhorce**.
- Nueva **subestación eléctrica** identificada como "**Zapata**" pero situada junto al límite Este del T.M. entre **Málaga y Alhaurín de la Torre** muy al Sur de dicha barriada.

## AFECCIONES DERIVADAS DE LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

- **Adaptación Parcial a la LOUA del Plan General de Ordenación Urbanística de Alhaurín de la Torre.**

El planeamiento general vigente en Alhaurín de la Torre (con rango de **Plan General de Ordenación Urbanística**) es el Documento de **Adaptación Parcial de las Normas Subsidiarias (revisadas en 1990 y modificadas posteriormente en diversas ocasiones)**, que fue aprobado por el Pleno Municipal en fecha 09.07.09 (BOP14.10.09), cuya **ordenación estructural** con incidencia en el ámbito de actuación se resume a continuación:

- Con carácter general el ámbito específico de la actuación "**ciudad aeroportuaria**", objeto de la **innovación de planeamiento** se encuentra clasificado como SNU-NR si bien en dicho territorio se encuentran internamente **integrados** diferentes núcleos residenciales, industriales y terciarios **urbanísticamente reglados** y también, en situación de borde y/o tangencialmente a la delimitación del citado ámbito, **suelos no urbanizables especialmente protegidos** por el planeamiento general vigente.
- Corresponden al **SUELO NO URBANIZABLE DE ESPECIAL PROTECCIÓN (SNU-PE)** con incidencia en la **ciudad aeroportuaria** los siguientes ámbitos urbanísticos:
  - ✓ Suelos no urbanizables **especialmente protegidos por la planificación territorial y/o urbanística** que en la adaptación parcial se identifican como SNU-PE (PG) "protección agrícola". Se trata de los mismos suelos (**Regadíos del Guadalhorce**), identificados por el **Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Málaga**, el cual ha sido **expresamente derogado** por el POTAUM, prevaleciendo en consecuencia la delimitación contemplada por el citado **planeamiento territorial** subregional. Se trata de **ámbitos de protección** ligados al **Río Guadalhorce** y al **Arroyo del Valle**.
  - ✓ Los **suelos no urbanizables de especial protección por legislación específica** correspondientes al **dominio público** propiamente dicho de los citados **cauces hidráulicos (Arroyo del Valle y Río Guadalhorce)** y de los **arroyos Blanquillo, Zambrana y Bienquerido** que atraviesan el área.

Pertenece igualmente al **suelo no urbanizable de especial protección por legislación específica** la **vía pecuaria "Vereda de Ardales a Málaga"** que discurre tangencialmente al ámbito de actuación y se adentra en el mismo superpuesta a la traza actual del **sistema general viario SGV-4**.

- **Sistema General Viario (SGV):**
  - ✓ Antigua "**pista**" de **Confederación** (Carretera Churriana-Cártama, actual A-7052), importante elemento **viario estructurante** del T.M. sobre la que actualmente existe un proyecto de desdoblamiento y de conversión en una vía rápida de gran interés metropolitano. Se identifica como **SGV-2** en la Adaptación Parcial y coincide con el **vial a.4** del POTAUM. Se trata de un elemento general viario de **interés regional**.
  - ✓ Traza de la **antigua vía férrea Málaga-Coín** (carretera del ferrocarril), **elemento interior estructurante** del T.M., y de acceso al **Centro Penitenciario** sobre la que, en parte de su traza, ha sido construida la variante de la A-404 o **circunvalación del Núcleo Urbano Principal** Se identifica como **SGV-3** en la Adaptación Parcial y coincide con el **vial a.5** del POTAUM. Se trata de un elemento general viario de **interés regional**.
  - ✓ Vial de conexión **Peñón-"Pista"-Polígono Industrial**, con **vocación** de futuro **segundo acceso** al núcleo de Alhaurín de la Torre a través del **Puente del Rey** sobre

el Río Guadalhorce. Actualmente se encuentra **en fase de redacción del proyecto** el tramo "polígonos industriales" entre el Núcleo Urbano y las Pista Churriana-Cártama. Se identifica como **SGV-4** en la Adaptación Parcial.

Los tres **sistemas viarios** antes citados resultan adscritos, por la **Adaptación Parcial de las NNSS** a suelos urbanos, urbanizables y/o no urbanizables en función de su **pertenencia física**, completa o por tramos, a las diferentes clases de suelo.

- ✓ Además de los citados elementos pertenecientes a la **Red Básica**, identificados en el planeamiento vigente como **SGV**, son elementos de la **estructura general viaria** las redes principal y secundaria de distribución (identificada **SGV-D** en la Adaptación Parcial que las adscribe según tramos a los suelos Urbano y Urbanizable) y las **vías pecuarias** (que se identifican como **SGV-P** en la Adaptación Parcial que las adscribe al Suelo No Urbanizable ).
- ✓ Constituyen nuevos "**elementos sobrevenidos**" al **Sistema General Viario** del planeamiento vigente, incorporados a todos los efectos en el **Documento de Adaptación Parcial** de las NNSS que los adscribe al Suelo No Urbanizable, los siguientes:
  - La **Ronda Hiperexterior** de Málaga actualmente en construcción, uno de cuyos tramos discurre por el territorio municipal, que garantiza la conexión futura de Alhaurín de la Torre con la estructura general metropolitana. Se identifica como **SGV-5** en la Adaptación Parcial y coincide con el **vial 5** del POTAUM. Se trata de un elemento general viario de **interés regional**.
  - El **Vial Distribuidor**, auxiliar de dicha Ronda, que cumplirá una importante función distribuidora de los tráficos de acceso al Valle del Guadalhorce y al Aeropuerto, cuyas obras se encuentran en fase de licitación. Se identifica como **SGV-6** en la Adaptación Parcial y coincide con el **vial b.2** del POTAUM. Se trata de un elemento general viario de **interés regional**.
- **Sistema General de Equipamientos (SGE):**
  - ✓ **Zona de Servicio del aeropuerto de Málaga**, que penetra en el T.M. de Alhaurín de la Torre, recogida en el **Plan Director del Aeropuerto de Málaga** aprobado por O.M. de 24.07.01 (BOE 09.08.01) y en el Plan Especial del **Sistema General Aeroportuario** de Málaga. Se identifica como **SGE-11** en la Adaptación Parcial.

Aunque exterior al ámbito de la innovación de planeamiento propiamente dicha por su relación con la ciudad aeroportuaria, y por tratarse de la única zona de servicio aeroportuaria existente en el T.M., en el presente Documento se identifica el citado Sistema General aeroportuario (**SGE-11**).

- **Sistema General de Infraestructuras (SGI):**
  - ✓ **Colector general de saneamiento** que conecta la red municipal de aguas residuales con la actual **depuradora del Guadalhorce** ubicada en el T.M. de Málaga. Se identifica como **SGI-2** en la Adaptación Parcial, que lo adscribe al Suelo No Urbanizable, y constituye **un elemento del SGI sobrevenido** a las NNSS.

## AFECCIONES DERIVADAS DE LA LEGISLACIÓN ESPECÍFICA

### 1. AGUAS

Estatal.

- Real Decreto Legislativo 1/2001 de 20 de Julio por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas (TRLA)
- R.D. 849/1986, de 11 de Abril, en el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

Autonómica.

- LEY 9/2010, de 30 de julio, de Aguas para Andalucía. (en vigor a excepción del artículo 42.2 que entrará en vigor el 10 de febrero de 2012)

El Texto Refundido de la Ley de Aguas define como dominio público hidráulico del Estado las aguas continentales, tanto las superficiales como las subterráneas, los cauces de corrientes naturales, los lechos de lagos y lagunas y los acuíferos superficiales.

Asimismo, establece una serie de limitaciones sobre los terrenos que lindan con los cauces (márgenes) de los ríos y arroyos en toda su extensión longitudinal en los siguientes términos:

Ⓣ Zona de servidumbre de cinco metros de anchura para uso público que se regulará reglamentariamente.

En la zona de servidumbre la Ley de Aguas para Andalucía establece que "se garantizará con carácter general la continuidad ecológica, para lo cual deberán permanecer regularmente libre de obstáculos".

Ⓣ Zona de policía de 100 m. de anchura en las que se condicionan el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.

En estos terrenos la Ley de Aguas para Andalucía establece que "sólo podrán ser autorizadas por la Consejería competente en materia de agua aquellas actividades no vulnerables frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de la capacidad de las vías de intenso desagüe".

En cuanto a las aguas subterráneas, el texto refundido de la Ley de Aguas dispone en su artículo 87.2 que: "Cuando la extracción de las aguas sea realizada mediante la apertura de pozos, las distancias mínimas entre éstos o entre pozos y manantiales, serán las que señale el Plan Hidrológico de la cuenca y en su defecto, para caudales inferiores a 0,15 litros/segundo la de 10 metros en suelo urbano, 20 metros en suelo no urbanizable, y de 100 metros en caso de caudales superiores al mencionado.

Por su parte, el Reglamento del Dominio Público Hidráulico recoge la posibilidad de que el Organismo de Cuenca determine perímetros de protección de los acuíferos en los que la realización de determinadas actuaciones requerirá autorización previa. Esta posibilidad se regula en la Ley de Aguas para Andalucía con la finalidad de preservar "masas de agua subterránea o de partes de las mismas que necesiten una especial protección por los usos prioritarios a que están destinadas o la existencia de hábitats o ecosistemas directamente dependientes de ellas, así como por su vulnerabilidad a la contaminación o a la afección por explotaciones inadecuadas de agua subterránea". En estos perímetros será necesaria la autorización de la Consejería competente en materia de aguas "para la realización de obras de infraestructura, extracción de áridos u otras actividades e instalaciones que puedan afectarle".

La Ley de Aguas para Andalucía establece, igualmente, como limitación al P.G.O.U. que "no se podrá prever ni autorizar en las vías de intenso desagüe ninguna instalación o construcción, ni de obstáculos que alteren el régimen de corrientes".

## 2. PREVENCIÓN DE INUNDACIONES

### Autonómica

- Orden de 23 de abril de 2012 por el que se aprueba la evaluación preliminar del riesgo de inundaciones de Andalucía.
- **ORDEN de 22 de octubre de 2004**, por la que se aprueba la **modificación** de los Anexos I y IV del **Plan de Prevención de avenidas e inundaciones en cauces urbanos andaluces**, aprobado por Decreto 189/2002, de 2 de julio.
- El Decreto 189/2002, de 2 de julio, por el que se aprueba el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauce Urbanos Andaluces.

Este Decreto constituye el marco de coordinación e intervención en esta materia para prevenir y minimizar los riesgos y daños por inundaciones en los cauces urbanos andaluces, interviniendo a través de la planificación territorial y urbanística y aumentando así la adaptación de los asentamientos a los cursos fluviales, siendo para ello fundamental la delimitación de los cauces públicos y de las zonas inundables.

A tenor de lo dispuesto en el art. 46 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, los terrenos que presenten riesgos ciertos de inundaciones tendrán a efectos urbanísticos, la consideración de suelo no urbanizable de especial protección.



Conforme al Decreto 189/2002 de 2 de Julio de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía (BOJA 03.08.02) por el que se aprueba el plan de prevención de avenidas e inundaciones en cauces urbanos andaluces, se identifican expresamente al efecto las siguientes zonas con riesgo de inundaciones:

CAUCE/ARROYO	NIVEL DE RIESGO
Rio Guadalhorce	A
Arroyo del Valle	D

### 3. VÍAS PECUARIAS

Estatal:

- Ley 3/1995 de 23 de marzo, de vías pecuarias

Autonómica:

- Decreto 155/1998 de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Las vías pecuarias son, según la Ley 3/1995 de 23 de marzo, las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero.

Son, por tanto, bienes de dominio público y, en consecuencia, inalienables, imprescriptibles e inembargables.

No siendo susceptible de prescripción ni de enajenación, sin embargo su conservación en muchos casos, ha dependido del mantenimiento del carácter de uso público de otra índole, carreteras, vías férreas, que simultáneamente han mantenido el uso de vías pecuarias y, en muchas ocasiones, han permanecido recortadas en su anchura.

En la actualidad la competencia sobre estas vías corresponde a la Comunidad Autónoma, la cual ha aprobado un Plan de Ordenación y Recuperación de las Vías Pecuarias de Andalucía aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 27 de marzo de 2001.

No obstante, el planeamiento urbanístico tendrá que tener en cuenta las vías pecuarias existentes en el término municipal para establecer la propuesta de ordenación para lo cual habrá de estarse a la resolución de deslinde administrativo de las mismas.

En este sentido y atendiendo a su anchura la Ley establece los siguientes tipos de vías pecuarias:

- \* Cañadas: aquellas vías pecuarias cuya anchura no exceda de 75 metros
- \* Cordeles: aquellas vías pecuarias cuya anchura no exceda de 37,5 metros
- \* Veredas: aquellas vías pecuarias cuya anchura no exceda de 20 metros

Asimismo, la legislación sobre vías pecuarias recoge que los abrevaderos, descansaderos, majadas y demás lugares asociados al tránsito ganadero tendrán la superficie que determine

el acto administrativo de clasificación de vías pecuarias y que la anchura de las coladas será determinada por dicho acto de clasificación.

Tan sólo la Vereda de Ardales a Málaga e identificada con el número 3, afecta a la delimitación de la Innovación del Plan General de Alhaurín de la Torre de las 5 vías descritas en el Proyecto de Clasificación, cuya descripción en dicho documento es la siguiente:

TERCERA.- VEREDA DE ARDALES A MÁLAGA (También llamada de Antequera).

#### 4. CARRETERAS

La presencia de la autovía del Mediterráneo A-7 en el extremo oriental de la delimitación de la Innovación, llamada en este tramo la Hiperronda de Málaga, y dos carreteras de titularidad autonómica, la carretera de Churriana (A-404) perteneciente a la Red Intercomarcal, y la carretera de Cártama (A-7052) perteneciente a la Red Complementaria Metropolitana, hace que la regulación y la limitación de usos más allá del dominio público venga regulado por un lado por la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, en la Sección Primera Limitaciones de la propiedad del Capítulo III Uso y defensa de las carreteras, en particular en los artículos 31, 32 y 33 en el caso de las vías pertenecientes a Red Nacional de Carreteras, y la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, en el Capítulo I Limitaciones de la propiedad para la protección de las carreteras del Título III Protección y Uso del Dominio Público Viario, en particular en los artículos 53 a 59, del que reproducimos aquí exclusivamente el 56 por ser el que mayor interés puede tener en la ordenación de la Innovación del PGOU de Alhaurín de la Torre.

La regulación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras viene determinada en:

Artículo 31. Zonas de servidumbre

Artículo 33. Zona de limitación a la edificabilidad

La regulación de la Ley 8/2001 determinada en:

Artículo 56. Zona de no edificación

#### 5. PATRIMONIO HISTÓRICO

Estatal:

- Ley 16/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español

Autonómica:

- Ley 14/2007, de 26 de Noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía
- Decreto 19/1995 de 7 de febrero por el que se aprueba el Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico de Andalucía
- Decreto 4/1993 de 26 de enero por el que se aprueba el Reglamento de Organización Administrativa del Patrimonio Histórico de Andalucía

- Decreto 168/2003 de 17 de junio por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas
- Orden de 22 de febrero de 2006 por la que se aprueban las instrucciones sobre redacción de proyectos y documentación técnica para obras de la Consejería de Cultura.

La legislación andaluza establece una serie de medidas de protección del patrimonio histórico que deberán ser respetadas por el P.G.O.U. el cual, a tenor de lo dispuesto en el artículo 16 de la L.O.U.A., deberá contener un Catálogo cuando aprecie la existencia en el ámbito que ordena de bienes o espacios en los que concurren valores singulares.

Entre estas medidas prohíbe la colocación de rótulos, señales y publicidad exterior, en el entorno bienes inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía, así como toda construcción que altere el carácter de los inmuebles inscritos como Bien de Interés Cultural o perturbe su contemplación.

Igualmente, establece con carácter general un entorno de protección para los monumentos declarados histórico-artísticos conforme a la legislación anterior a la entrada en vigor de la Ley 16/1985 y los bienes afectados por el Decreto de 22 de abril de 1949, sobre protección de los castillos españoles, a los que no se les hubiera establecido individualmente, consistente en las parcelas y espacios que los circunden hasta las distancias siguientes:

- a) Cincuenta metros en suelo urbano.
- b) Doseientos metros en suelo urbanizable y no urbanizable.

Mediante el Decreto 87/2018 La FUENTE DEL REY se inscribe en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz en la tipología de Sitio Histórico.

## 6. PROTECCIÓN DE ESPECIES Y ESPACIOS NATURALES

No existen Espacios Protegidos dentro de la delimitación de la Innovación, y tampoco se han localizado zonificaciones correspondientes a Hábitats de Interés Comunitario incluidas en la base de datos de la Junta de Andalucía (REDIAM).

## 7. PREVENCIÓN AMBIENTAL

Estatal:

- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental
- Ley 9/2006 de 28 de abril sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.
- Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación.
- RDL 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Prevención y Control Integrados de la Contaminación.

Autonómica:

- [GICA: Ley 7/2007 de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.](#)

- Decreto-ley 5/2014, de 22 de abril, de medidas normativas para reducir las trabas administrativas para las empresas.
- AAI: Decreto 5/2012 por el que se regula la Autorización ambiental Integrada.
- AAU: Decreto 356/2010 por el que se regula la Autorización Ambiental Unificada.
- CA: Decreto 297/1995 Reglamento de Calificación Ambiental.
- CA-DR: Decreto 1/2016 donde se regula la Calificación Ambiental por declaración responsable.

La Ley 7/2007, de 9 de Julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental constituye el marco normativo para el desarrollo de la política ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, a través de los instrumentos que garanticen la incorporación de criterios de sostenibilidad en las actuaciones sometidas a la misma.

Las principales determinaciones en esta materia que afectan de un modo u otro a la Innovación son las siguientes:

#### 1) Instrumentos de prevención y control ambiental.

La LGICA establece el sometimiento a evaluación ambiental de los siguientes Planes:

- Ⓞ Planes y programas que requieran una evaluación en aplicación de la normativa reguladora de la Red Ecológica Europea Natura 2000. (12.2 Anexo I)
- Ⓞ Planes Generales de Ordenación Urbanística, así como las innovaciones que afecten al suelo no urbanizable. (12.3 Anexo I)
- Ⓞ Planes de Ordenación Intermunicipal así como sus innovaciones (12.4 Anexo I)
- Ⓞ Planes Especiales que puedan afectar al suelo no urbanizable. (12.5 Anexo I)
- Ⓞ Planes de Sectorización (12.5 Anexo I)
- Ⓞ Planes de desarrollo del planeamiento general urbanístico cuando este último no haya sido objeto de evaluación de impacto ambiental (12.6 Anexo I)
- Ⓞ Proyectos de urbanización que deriven de planes de desarrollo no sometidos a evaluación de impacto ambiental (12.7 Anexo I)

#### 2) Calidad ambiental

La LGICA regula, igualmente, medidas para la mejora de la calidad ambiental del medio ambiente atmosférico, del medio hídrico y el suelo así como la gestión de los Residuos que se produzcan o gestionen en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía con la finalidad de minimizar su producción en origen y fomentar su reutilización y reciclado.

En cuanto a la contaminación acústica, la Innovación debe adaptar su normativa a las disposiciones vigentes en esta materia y, fundamentalmente, deberá tener en cuenta para la determinación de la calificación urbanística de los terrenos los parámetros de calidad del aire establecidos en la legislación aplicable y los mapas de ruido que, en su caso, se aprueben.

Respecto a la contaminación lumínica, la LGICA establece una zonificación específica atendiendo a la clasificación y calificación del suelo para las que establece una restricción de

usos. Esta zonificación deberá tenerse en cuenta por la Innovación, una vez sean aprobadas las áreas lumínicas por el Organismo competente.

Respecto a los residuos, la LGICA establece la obligación de los municipios de disponer de puntos limpios para la recogida selectiva de residuos de origen domiciliario. La reserva de suelo para estas infraestructuras deberá incluirse en la Innovación en los términos previstos en el Plan director de gestión de residuos urbanos.

Respecto a los suelos contaminados el RDL 1/2016: no existen vertederos incontrolados en el ámbito.

## 8. OTRAS AFECCIONES

Por otra parte en la **Adaptación Parcial a la LOUA** de las NNSS se contemplan, por su **afección territorial** y al **medio urbano**, las **servidumbres del aeropuerto** de Málaga, **acústicas** y **aeronáuticas**, que en cualquier caso habrán de ser objeto de **revisión y actualización**, y de tratamiento específico, ya que en el proceso de **información urbanística** propia de la presente innovación **de planeamiento** se han obtenido nuevos datos y referencias que obligan a reconsiderar la información contenida en la citada **Adaptación Parcial** que podemos agrupar del siguiente modo:

- ✓ **Servidumbres sobre el territorio** (*Art.166 Ley 13/1996 de de 30.12.06 de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social*).
- ✓ **Servidumbres acústicas**. En relación a las afecciones acústicas sobre futuros usos o construcciones que se puedan dar en el territorio, en las inmediaciones del aeropuerto, hay que tener en cuenta lo recogido en la Disposición Adicional Tercera (*Aeropuertos y equipamientos vinculados al sistema de navegación y transporte aéreo*) la Ley 7/2003 de 17 de noviembre del Ruido (BOE 18 de noviembre de 2003).
- ✓ **Servidumbres aeronáuticas**. Recientemente ha sido aprobado el Real Decreto 1842/2009 de 27 de noviembre, B.O.E. n.º 25 de 29 de enero de 2010 por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga y sus instalaciones radioeléctricas. En el artículo 5 del Decreto citado, relativo a los efectos de su aprobación.

La mayor parte del término municipal de Alhaurín de la Torre se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Málaga y donde, tal y como figura en los planos I.6.4.4 relativo a Servidumbres de Operación de Aeronaves e I.6.4.5 de Servidumbres Radioeléctricas, se representan las líneas de las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas, así como las líneas de nivel, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción, incluidos todos sus elementos.

#### 4.- OBJETO DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO, DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN

La Innovación del PGOU de Alhaurín de la Torre tiene como OBJETIVO PRINCIPAL posibilitar la creación de la Ciudad Aeroportuaria, dotando al municipio del suelo productivo, industrial y dotacional necesario para ello y por tanto dando cumplimiento a las determinaciones del POTAUM (aprobado por el Decreto 308/2009 de 21 de julio) para el desarrollo de este Área de Oportunidad prevista en dicho Plan Territorial y considerada como necesaria para el desarrollo del Área Metropolitana de Málaga.

Para dar cumplimiento a este objetivo principal, la Innovación establece una serie de OBJETIVOS DE PLANEAMIENTO estructurados en cuatro grandes bloques: Funcionalidad y articulación territorial, Sostenibilidad e integración ambiental, Innovación del modelo urbanístico y Centralidad metropolitana y diversidad de usos.

##### 2.1. Funcionalidad y articulación territorial

- La ordenación propuesta está apoyada en las infraestructuras de comunicación para conseguir una perfecta integración y articulación territorial del espacio funcional.
- El sistema viario Hiperronda de Málaga-Vial Distribuidor del Guadalhorce-Acceso Norte al aeropuerto, constituye la solución (casi definitiva) a las deficientes comunicaciones viarias que históricamente han supuesto un freno para el desarrollo socioeconómico del municipio de Alhaurín de la Torre con Málaga y los municipios colindantes.
- La mejora del trazado de la carretera de Cártama (A-7052) y su conversión en eje metropolitano de primera magnitud, posibilitará un nuevo acceso a la Costa del Sol, creando transversalidad intercomarcal y conexión funcional interna en Alhaurín generadora de actividad y diversidad de usos.
- La estructura interna se apoya además en otro eje viario fundamental que conecta la Ciudad Aeroportuaria, el Núcleo Principal y la «Carretera de los Polígonos», desdoblada desde hace algún tiempo.
- Habilitación de un nuevo punto de acceso estratégico al T.M. dese la estructura general metropolitana en el entorno de Zapata que conectaría directamente los nuevos centros productivos de Alhaurín de la Torre (ciudad aeroportuaria) con el propio aeropuerto y con el campus universitario de Málaga, además de propiciar la implantación de un nuevo elemento viario estructurante municipal entre Zapata, Romeral y Torrealquería.
- Reserva viaria para el eje Alhaurín el Grande-Alhaurín de la Torre-Parque Tecnológico de Andalucía, como eje transversal de las conexiones metropolitanas previstas en el POTAUM, como nueva circunvalación de los crecimientos previstos en el marco de la presente innovación.



- Previsión de las reservas de suelo para transporte público ferroviario mediante líneas de metro ligero de Málaga, y/o tren litoral hacia Alhaurín de la Torre con conexión con el aeropuerto y/o, conexión ferroviaria con la red de Transporte Público del Área Metropolitana.
- La ubicación del ámbito de actuación en las inmediaciones de un nuevo potencial nodo de acceso al T.M. donde confluirían carreteras, ferrocarril, aeropuerto y metro sugiere la previsión en el entorno de un intercambiador de dicha red integral de transporte público.
- Colaborar en el desarrollo y completando las previsiones para suelos pertenecientes al ámbito de actuación formulados en el POTAUM y contribuyendo a la articulación territorial y urbanística del entorno supramunicipal.

## **2.2. Sostenibilidad e integración medioambiental**

- Mantenimiento de la calidad de vida que caracteriza a Alhaurín de la Torre y creación de la sostenibilidad necesaria en el que insertar la ordenación urbanística a planificar.
- Además de las limitaciones cuantitativas al crecimiento urbano impuestas por la racionalidad urbanística mediante las normas y directrices de la ordenación territorial, debe imponerse todo tipo de limitaciones cualitativas para que sólo sean asumibles los crecimientos que el planeamiento justifique, resolviendo por sí mismo y explícitamente las demandas infraestructurales, dotacionales y medioambientales inherentes.
- Posibilidad de reajustes en la protección de Riesgos por inundación del río Guadalhorce, ajustándolos a la realidad de las últimas intervenciones de encauzamiento y la posibilidad de proponer medidas de intervención blandas (principalmente encaminadas a maximizar la capacidad de desagüe del tramo encauzado en el vecino término de Málaga) que posibiliten la reducción de la zonificación actual, siempre con las máximas garantías.
- Prolongación del Parque Fluvial del Guadalhorce sobre el arroyo del Valle como elemento vertebrador del sistema de espacios libres de la Ciudad Aeroportuaria como un auténtico Parque Periurbano, aunque como suelo no urbanizable de especial protección.
- Integración de la ordenación urbanística en el medio rural preexistente en el entorno a preservar, mediante pasillos verdes, corredores ecológicos y, en su caso, usos vinculados a la actividad agraria.
- Promoción activa de la localización y utilización de la energía solar fotovoltaica aún insuficientemente explotada en Alhaurín de la Torre y en la Provincia de Málaga en general, con la adopción de medidas normativas en su caso.
- Los nuevos asentamientos, y en especial los residenciales integrados en la ordenación, se dotarán de las adecuadas condiciones de aislamiento y protección con respecto de las fuentes de emisión de ruidos en el marco de lo dispuesto por la legislación vigente en la

materia. En cualquier caso los usos residenciales se alejarán lo máximo posible de las fuentes principales de ruido

- La ordenación urbanística a desarrollar contemplará la aplicación de los 9 indicadores de sostenibilidad ("CIUDAD 21", Junta de Andalucía):
  - La Gestión Sostenible de los Residuos Urbanos
  - El Ciclo Urbano del Agua
  - El Uso Racional y Eficiente de la Energía
  - La Mejora del Paisaje y Zonas Verdes
  - La Protección de la Flora y Fauna Urbana
  - La Calidad del Aire
  - La Protección contra la Contaminación Acústica
  - La Movilidad Urbana Sostenible
  - La Educación Ambiental y Participación Ciudadana

### **2.3. Innovación del modelo urbanístico**

- La población actual de derecho supera ya los 36.000 habitantes y, según las proyecciones, a 8 años vista se alcanzarían prácticamente los 50.000 duplicándose ampliamente la población existente en 1998. Por ello, aunque el actual modelo urbanístico refleja un alto nivel de calidad de vida, e identifica positivamente a Alhaurín de la Torre en su entorno territorial, resultan necesarios ajustes puntuales en dicho modelo para atender a los citados crecimientos poblacionales que caracterizan a este municipio. Por su situación geográfica entre la costa y el interior, y en la zona de expansión de la capital, y por sus recursos endógenos, en Alhaurín de la Torre existen otras grandes posibilidades y oportunidades de crecimiento en aspectos sociales y económicos que favorecerían el necesario "salto de calidad" en el modelo actual.
- Con la formalización de la ciudad aeroportuaria se propicia la redefinición de dicho modelo urbanístico actual para que la ciudad dormitorio deje paso a la ciudad residencial equipada, introduciendo los ajustes necesarios en dicho modelo que permitan atender las necesidades del crecimiento poblacional previsto. El urbanismo sostenible (máxima calidad de vida) debe ser equilibrado.
- La evolución de ciudad dormitorio a ciudad residencial equipada, requiere de empresas y servicios de todo tipo que fijen a la población, y de la oferta de usos alternativos al residencial que propicien la creación de empleo de la población municipal y completen la oferta metropolitana.
- El eje de los polígonos industriales, elemento funcional actual estructurante del espacio a ordenar, debe reforzarse y dotarse para dar servicios a nuevos usos de escala metropolitana (parques empresariales, de ocio, usos productivos, logísticos y terciarios servicios aeroportuarios...). Se trata de un territorio de oportunidad aunque muy sensible, donde se emplazará el nuevo y definitivo acceso viario al municipio, que requiere de un cuidado diseño: imagen como puerta de entrada al Municipio, y predimensionado con previsión de futuro y evitar colapsos y saturaciones irreversibles.

- La implantación en este territorio municipal de la ciudad productiva (asociada al aeropuerto por su proximidad) tiene doble finalidad: por una parte dar respuesta a los citados ajustes deseables del modelo, dotándolo de componentes dotacionales y de actividades económicas, y por otra parte sellar el crecimiento residencial mayoritario y/o exclusivo en mancha de aceite hacia el área evitando hipotecar irreversiblemente el futuro de dicho suelo estratégico. Se trata en consecuencia de complementar racionalmente el modelo urbanístico existente en desarrollo de directrices coincidentes de ordenación territorial.
- Creación de un modelo director de la estructura interna constituido, junto a los tramos recuperables de vía pecuaria, en un auténtico sistema de ejes viarios y áreas libres públicas capaz de admitir en sus márgenes tránsitos diversos convenientemente ordenados y diferenciados: peatonal, bicicletas, caballos, ferrocarril, metro..., y también tráfico rodados convencionales evitando al mismo tiempo la imagen de ingeniería urbana característica de dichos elementos viarios, y propiciando la formación de un colchón aislante entre los asentamientos poblacionales y los canales de tráfico rodado emisores de ruidos.
- Deben aprovecharse las posibilidades y técnicas urbanísticas propias de la figura PGOU, sin despreciar la mayor simplicidad y flexibilidad de las antiguas NNSS figura de planeamiento aun vigente en Alhaurín de la Torre aunque ya adaptada parcialmente a la LOUA), para obtención de sistemas generales, reserva de suelos para usos estructurales e infraestructuras, programación de las actuaciones, que permiten en su Gestión posterior el adecuado equilibrio entre el desarrollo urbanístico y la creación de servicios.
- El trazado de la ordenación debe responder a un esquema funcional claro propiciando una imagen modélica reconocible e identificativa de la actuación.

#### **2.4. Centralidad metropolitana y diversidad de usos**

- Oferta de centralidad y diversidad de Alhaurín de la Torre al espacio metropolitano mediante la creación de una red de nuevos usos estructurantes y productivos que, al mismo tiempo potencien el desarrollo socioeconómico local, permitan la instalación de actividades complementarias al aeropuerto y formalicen una futura ciudad aeroportuaria en el centro de un área sometida a las sinergias del triángulo Valle del Guadalhorce- Área Metropolitana-Costa del Sol.
- La unifuncionalidad residencial ha de compatibilizarse con nuevos hitos metropolitanos y diversidad de usos. Alhaurín de la Torre debe aprovechar su ubicación estratégica en el entorno metropolitano y su calidad de vida pero también tiene que ejercer su papel en dicho área ofreciendo a la aglomeración urbana centralidad y diversidad de usos.
- Además de los usos productivos propiamente dichos, y logísticos vinculados a la actividad aeroportuaria la ordenación debe compatibilizar y/o propiciar en su entorno la instalación de actividades terciarias, comerciales y dotacionales, e incluso residenciales, debiéndose atender expresamente a la oferta de ocio y deportiva (centro de alto

rendimiento, ciudad eco-deportiva, golf...), turística, cultural, ferial, expositiva... oferta integrada que resulta habitual en otras ciudades aeroportuarias existentes y/o en proyecto en el entorno de los aeropuertos internacionales más importantes del mundo.

- La carencia actual del suficiente suelo industrial, sobre todo de iniciativa pública, es un freno para atraer nuevas empresas e inversiones, e impide el desarrollo de la industria alhaurina. Debe aprovecharse la proximidad del Parque Tecnológico de Málaga, y la sinergia generada por el mismo, como foco de atracción de inversiones empresariales sin olvidar la influencia y proximidad de la universidad, el centro de transportes de mercancías y otros equipamientos. Alhaurín de la Torre debe constituir, para el Valle del Guadalhorce y el Área Metropolitana de Málaga, una oferta industrial y empresarial moderna, tecnológica y complementaria a la que se anuncia en otros municipios del entorno, con la actividad aeroportuaria en este caso como motivo dinamizador.
- La apuesta de centralidad de Alhaurín de la Torre en el espacio metropolitano mediante la citada oferta industrial moderna formalizada como centro de actividad y de servicios urbanísticos, dotado de espacios libres de calidad y equipamientos de ocio vinculados a la funcionalidad metropolitana, y asimilado a la tipología de Parque empresarial debe hacerse asimismo perfectamente compatible con la atención a la demanda de pequeñas actividades industriales procedentes de la posible recalificación residencial de los polígonos industriales de Málaga, que también son fuente de creación de empleo.
- La ciudad aeroportuaria ha de concebirse y ofrecerse como un área dotacional por cuanto la especialización de usos industrial moderno, parque empresarial, servicios, comerciales, administrativos, deportivos, aeroportuarios... y la polivalencia de sus instalaciones representativas en las proximidades del enlace viario parque tecnológico-aeropuerto constituirán un elemento diferenciador y estructurante del territorio supramunicipal metropolitano y de su propio sistema funcional y dotacional. La ciudad aeroportuaria debe ser por sí misma y en su conjunto un auténtico equipamiento.

## 5.- ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

El planeamiento general vigente en la actualidad está constituido por el Documento de Adaptación Parcial a la LOUA de las vigentes NNSS de Alhaurín de la Torre (conceptualizadas ya como Plan General de Ordenación Urbanística tras dicha adaptación parcial) que fue aprobada por el Pleno Municipal de fecha 09.07.09 y publicada en BOP de 14.10.09.

De conformidad con lo dispuesto por el art. 36.1 LOUA la Innovación aquí valorada se configura como un instrumento equivalente al plan general de ordenación urbanística, observando iguales determinaciones, procedimiento y efectos, cuyo contenido documental, no obstante, se desarrolla con arreglo a criterios de simplificación y proporcionalidad habida cuenta de su circunscripción exclusiva a solo una parte del territorio municipal, que apenas supera el 4% de la extensión total del territorio municipal. Por ello en virtud de lo dispuesto por el art. 37 LOUA la innovación propuesta no constituye propiamente una Revisión del planeamiento vigente sino, por exclusión, una Modificación del mismo tal como establece el art. 38 LOUA..

El ámbito global de suelo afectado directa o indirectamente por la actuación es de 547,65 Has. (6,7% del T.M.), si bien el conjunto urbano-urbanizable resultante es de 425,39 Has. (5,2 % del T.M.). No obstante la superficie de suelo objeto de la innovación de planeamiento propiamente dicha es solo de 366,50 Has. (4,5 % del T.M.) que se distribuyen en 329,90 Has. (4,02 % del T.M.) correspondientes a actuales suelos no urbanizables a incorporar al planeamiento y 36,60 Has. de suelos preexistentes sometidos a determinadas operaciones internas de reforma sin alteración de su clasificación urbanística actual.

El interior del área se encuentra salpicado por diversos asentamientos fundamentalmente industriales, aunque puntualmente también residenciales, de diferente entidad que corresponden a enclaves de suelo urbano y urbanizable ordenado y que constituyen el punto de partida del desarrollo urbanístico de un territorio municipal de reconocida vocación como futuro espacio "productivo" y de "actividad económica". Dichos asentamientos en sí mismos no son objeto de la innovación pero sí resultarán funcionalmente integrados en la ordenación urbanística a proponer.

En consecuencia el ALCANCE de la Innovación de planeamiento es el de resolver la ordenación urbanística de carácter estructural de un ámbito de actuación en el que se incluye e integra la "Zona productiva asociada al Aeropuerto" (Área de Oportunidad A-3 del POTAUM) y sentar las bases para la construcción de la futura «Ciudad Aeroportuaria de Alhaurín de la Torre», teniendo en cuenta que su desarrollo está incluido dentro del modelo territorial planteado en el Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Málaga dentro del Sistema de Articulación.

Las alternativas planteadas deben por tanto dar respuesta a este Sistema de Articulación planteado en el documento de planificación territorial, donde el sector logístico e intermodal es una pieza clave en la competitividad de las empresas, en un espacio híbrido de usos terciarios-industriales con una notable diversificación de las actividades productivas.

Como ya se ha adelantado uno de los objetivos principales de la tramitación de esta Innovación del PGOU de Alhaurín de la Torre es, precisamente, disminuir la posible incidencia ambiental de la actuación. De acuerdo a ello se han analizado tres alternativas, habiéndose seleccionado aquella de la que se espera una menor incidencia sobre el medio ambiente dando cumplimiento a las determinaciones territoriales y urbanísticas.



## ALTERNATIVA CRECIMIENTO 0

La alternativa 0 corresponde al territorio delimitado con la clasificación que presenta en la actualidad, dejando que evolucione con la normativa que el Plan General y el Plan de Ordenación del Territorio determina actualmente.

Es decir, un suelo no urbanizable de especial protección incluido en la categoría de Agrícola de Máxima Protección que recoge la delimitación de la Protección Cautelar establecida para los Regadíos del Guadalhorce en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Málaga y que afecta a la zona norte de la delimitación, la presencia de cuatro suelos urbanos de mediano y pequeño tamaño (Polígono Industrial, Peñón Molina, Portales del Peñón y Zapata), una vía pecuaria que atraviesa la delimitación de suroeste a noreste, y por último una zonificación para la localización de un gran parque metropolitano en las márgenes del arroyo del Valle y del río Guadalhorce.

En principio, podría parecer que esta situación es la más favorable para el medio ambiente, pero si nos fijamos un poco más detalladamente vemos como la situación actual no es del todo tan favorable. Si bien el espacio agrícola aquí presente y perteneciente al que en su día se denominó como Plan Guadalhorce que pusieron en regadío una buena extensión de terreno en las márgenes del río, se ha visto cómo fue un plan fallido, donde las expectativas puestas en su día no dieron el fruto esperado. Un agua cara y de mala calidad (de fuerte componente salino debido al paso del río por los materiales del Trías antequerano y que acaban en los embalses del Guadalhorce y de ahí a las acequias que riegan este espacio agrícola), unido a la climatología propia del fondo de esta valle, que encauza los vientos muy cálidos del interior de la provincia en verano, y muy fríos de igual procedencia en invierno, imposibilita en gran medida la producción de especies agrícolas de alto rendimiento (cultivos subtropicales) que darían rentabilidad a la actividad, y donde tan sólo prosperan especies como el limón y otros cítricos, adaptados plenamente a las condiciones del valle pero de escasa e incluso nula rentabilidad en los tiempos actuales. Debido a esto, la presencia de construcciones es cada vez mayor (si bien de forma tímida) pero no exenta de presión, dada la existencia de pequeños núcleos urbanos de carácter rural (Peñón Molina, Zapata y San Mateo). Además, de no llevarse a cabo una Innovación del PGOU de Alhaurín de la Torre, sería imposible el desarrollo del Parque Metropolitano de la zona central de Guadalhorce y el asociado al arroyo del Valle contemplado en el POTAUM y tan necesario, no sólo en el municipio de Alhaurín de la Torre, sino para el conjunto del Área Metropolitana.

Tampoco se augura un buen futuro a la vía pecuaria que transcurre por la delimitación, que en la actualidad se encuentra convertida en viario en buena parte de su trazado, y que podría estar ocupada en parte de su anchura por construcciones. Con la Innovación se puede llevar a cabo el deslinde de su trazado en toda la delimitación, e integrar toda su anchura en la ordenación propuesta y permitiendo incluirlo en los sistemas generales previstos.

Igual o peor suerte podría correr la tubería de la Fuente del Rey presente en la delimitación y declarada BIC mediante el Decreto 87/2018 de 8 de mayo, si no se ordena la delimitación con criterios tendentes a la preservación, no solo del Bien sino de su Entrono, adoptando

políticas y normativas tendentes tanto al mantenimiento de un espacio libre a su alrededor, como de la posibilidad de su contemplación sin que existan obstáculos o construcciones que lo impidan.

Además, desde el punto de vista urbanístico y productivo, el mantenimiento de la clasificación del suelo actual, haría que se perdiera una oportunidad de desarrollo económico y logístico de primer nivel, puesto que la Ciudad Aeroportuaria no podría localizarse en otro sitio, puesto que el municipio de Málaga no cuenta con una superficie necesaria cercana al aeropuerto capaz de acoger un suelo logístico como el que se propone.



**Alternativa 0**

## ALTERNATIVA 1

Como paso previo a la propuesta planteada en el documento borrador de la Innovación que estamos valorando, se estableció esta alternativa tendente a recoger las determinaciones de la ficha del POTAUM.

Después de excluir los suelos urbanos consolidados, la propuesta se delimita ajustándose a la zona inundable del río Guadalhorce por el norte, el límite municipal por el este, la zona inundable del arroyo del Valle por el oeste, y la carretera A-404 por el sur.

Así mismo, se redelimita el espacio reservado al Parque Metropolitano asociado al arroyo del Valle pero a cambio se le da continuidad en toda su margen derecha.

La ordenación queda incluida y prácticamente adaptada al trazado previsto en el POTAUM del Eje Transversal al Oeste y de la Hiperronda (A-7) al Este.

Se ordenan **sectores independientes** apoyados en la red viaria propuesta, incluyendo no sólo el área de oportunidad de contenido productivo A3 sino también el área de oportunidad de contenido residencial B3 del POTUAM. Éste área de oportunidad es ajustado en su límite, tomando como delimitación el cauce público del arroyo del Valle, al oeste del ámbito.

También se observan sistemas generales de equipamientos como grandes piezas de **dotaciones públicas**, localizados preferentemente al sur y al oeste del ámbito. A diferencia de la alternativa 2, los suelos no urbanizables al norte junto a la autovía no son incluidos en la gestión del ámbito para convertirlos en un gran parque fluvial.

La **estructura urbana preexistente**, constituida por diferentes **núcleos urbano-urbanizables** son incluidos de formas diferentes en la ordenación y/o gestión del ámbito, clasificándose y categorizándose según las características del suelo y la Adaptación Parcial a la LOUA del planeamiento general.

Por último, si bien la superficie de esta alternativa sería superior a la propuesta por el POTAUM (380 Ha), se cumpliría con las determinaciones del mismo, pues se ha computado superficie de sistemas generales de áreas libres que se encuentran en el suelo no urbanizable de especial protección.

A continuación se detalla en un cuadro las superficies estimadas de los diferentes tipos de suelos contemplados en la ALTERNATIVA 1:

**Borrador de la Innovación**

TIPOS DE SUELO	SUPERFICIES (m2s)		
	TOTAL INTERVENIDA Y COMPLEMENTARIA	PREEXISTENTE A REFORMAR	SUELOS DE NUEVA CREACIÓN
<b>SUC</b>	3.525	(1) 3.525	-
<b>SUNC</b>	230.589	(2) 42.793	187.796
<b>SURO</b>	-	-	-
<b>SURS</b>	2.843.900	-	2.843.900 (3)
<b>SNU-NR</b>	-	(4) -	-
<b>SNU-PE</b>	(5) -	(4) -	-
<b>SNU-PE (SG)</b>	307.706	(6) 307.706	-
<b>SG (incluidos)</b>	(7) 405.467	(1) 2.844	402.623
<b>SG (adscritos)</b>	(8) 171.934	-	171.934
<b>SGV (preexistentes)</b>	115.241	(9) 115.241	-
<b>TOTAL</b>	<b>4.078.362</b>	<b>472.109</b>	<b>3.606.253</b>
<b>TOTAL SUELO INTERVENIDO</b>	<b>4.078.362</b>		

**OBSERVACIONES:**

(1) Superficie de suelo urbano SUC preexistente (no añadido por la innovación) objeto de reforma puntual (UR-PE-01) que pasa a SG.

(2) De la superficie total de SUNC solo 187.796 m2s. (ZAP-01, ZAP-02 y PEÑ-01 y la práctica totalidad del PAR-02) son de nueva creación ya que las áreas PEÑ-06 (13.985 m2s.), PAR-01 (18.033 m2s.) y una parte del PAR-02 (10.775 m2s.) responden a suelos urbanos preexistentes que son objeto de reforma por la innovación

(3) La superficie delimitada de SURS es totalmente de nueva creación. La superficie indicada no incluye a la de los SG incluidos en sectores.

(4) Superficie de suelo no urbanizable complementario a la actuación que se preserva sin intervención alguna sobre el mismo.

(5) La superficie indicada no incluye a la de los SG (SGAL-4, SGAL-5 y SGV-P) de 201.526 m2s. que pertenecen al SNU-PE. Este suelo es externo aunque complementario al ámbito de actuación.

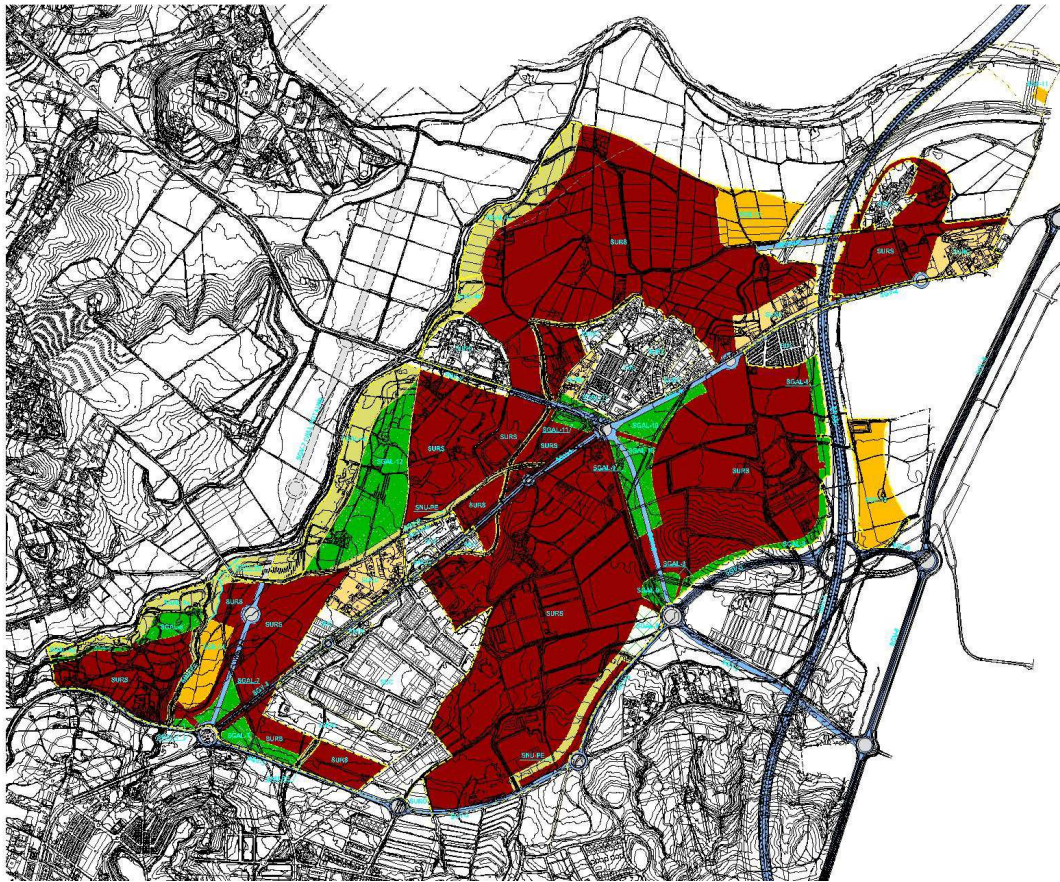
(6) La intervención de reforma consiste en superponer sobre suelos clasificados como SNU-PE la consideración de Sistema General (SGAL-4 y 5 y SGV-P completo)

(7) La superficie indicada corresponde a la suma de SG incluidos en áreas y sectores excepto los 3.525 m2s. de SUC (1) que pasan a SG ya contabilizados.

(8) La superficie indicada no incluye a la de los suelos SNU-PE preexistentes que simultáneamente se identifican como SG (SGAL-4, SGAL-5 y SGV-P) que suman un total de 201.526 m2s.

(9) Superficie de suelo SGV complementario a la actuación sin intervención alguna sobre el mismo salvo las ampliaciones y desdoblamientos cuyas superficies ya han sido contabilizadas como nuevos SG incluidos y/o adscritos.





**Alternativa 1**

## ALTERNATIVA 2

La propuesta parte del **modelo de evolución urbana asumido** históricamente por Alhaurín de la Torre incorporando nuevos **usos futuros** que, por una parte optimicen el **modelo económico** del municipio, y por otra propicien una decidida **integración funcional**, dotándolo de una **oferta diversificada**, en el **espacio metropolitano**.

Simultáneamente la ordenación propuesta incide en el **mantenimiento** y/o ampliación del **espacio protegible** de carácter **ambiental y paisajístico** y en la preservación y **protección del dominio público natural** y otros enclaves a fin de **garantizar**, junto a la adecuada atención cuantitativa y funcional a las **demandas** objetivas, el mantenimiento de la **capacidad productiva**, la estabilidad de los **sistemas naturales**, la mejora de la **calidad ambiental**, el respeto a la **diversidad biológica** y la **protección y mejora del paisaje**.

Las diferentes **superficies de suelos intervenidos**, integrados y/o auxiliares a la ordenación proyectada, se resumen en el **cuadro pormenorizado** que se presenta a continuación en el que se han pormenorizado las siguientes situaciones diferentes:

- Nuevos suelos creados procedentes del SNU vigente que se incorporan a la ordenación reclasificados como SUNC, SURS, y SG incluidos y/o adscritos a cada clase de suelo (**NUEVOS SUELOS**).
- Suelos SUC, SUNC, SURO y SNU preexistentes que se integran en la ordenación sin alteración de sus determinaciones urbanísticas iniciales con indicación de su papel en la ordenación resultante (**PREEXISTENTES E INTEGRADOS SIN CAMBIOS**).
- Suelos SUC, SUNC y SNU preexistentes que se integran en la ordenación con alteración de sus determinaciones urbanísticas iniciales y especificación de su nuevo papel en la ordenación resultante (**PREEXISTENTES REFORMADOS**).
- El cuadro contiene además la superficie total de los suelos sometidos a innovación ya sea por cambio de clasificación o por alteración puntual de algunas de sus determinaciones urbanísticas (**TOTAL SUELOS INNOVADOS**).

El planeamiento urbanístico a través de esta **innovación** propone un **"salto de calidad"** en el "modelo" heredado, para lo cual, además de ampliar la oferta de suelo para equipamientos, con atención especial a los usos deportivos, y las proponer la efectiva puesta en carga, con **flexibilidad de usos**, de la red de **espacios libres públicos**, el planeamiento establece alternativamente la implantación de **nuevos usos globales** (productivos) y **pormenorizados** (empresariales, aeroportuarios, de interés público y social, de ocio...) tendentes a complementar la **oferta metropolitana**, dinamizar la creación de empleo, fijar la población y reducir desplazamientos, como consecuencias más significativas.

El eje de los **polígonos industriales** se refuerza y prolonga, dotándose para servir a los citados nuevos usos de **escala metropolitana** (parques comerciales, empresariales, de ocio, servicios aeroportuarios...) en un territorio de **oportunidad**, aunque **muy sensible en sus**



puntos de contacto con las áreas de influencia del **Arroyo del Valle**, **Río Guadalhorce**, y **Aeropuerto de Málaga**, donde se emplazará el nuevo y **definitivo acceso** viario al T.M., que requiere de un cuidadoso diseño: **imagen** como puerta de entrada al Municipio, y **predimensionado** con previsión de futuro para evitar colapsos y saturaciones irreversibles.

Se trata del territorio acotado para **usos productivos** que se extiende de Oeste a Este entre los actuales suelos **industriales** y el **Río Guadalhorce**, y de Sur a Norte entre la carretera de **circunvalación** del núcleo residencial y el **Arroyo del Valle**, cumpliendo además de la función **socioeconómica**, que se le encomienda en el **modelo territorial**, el papel de colchón o **espacio articulador** entre los **crecimientos residenciales** del Núcleo principal y los provenientes de los **núcleos exteriores** diseminados, conjuntos todos ellos que llegarán a fundirse en la ciudad aeroportuaria formalizando la **nueva centralidad** del modelo urbano de **ciudad compacta extensiva** pretendido. Así lo ha entendido también el **Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM)**, que **concentra** en éste área importantes elementos del **sistema de cohesión territorial** del espacio metropolitano. En efecto: **conexiones viarias** de la red de primer nivel, ejes metropolitanos radiales y transversales, conexiones **ferroviarias**, **parques metropolitanos**, ámbitos preferentes para la ubicación de **equipamientos metropolitanos**, y dos **áreas de oportunidad** (de contenidos productivo y residencial respectivamente) para el reequilibrio funcional de la aglomeración urbana, **ocupan en su totalidad** el territorio municipal vacante (suelo no urbanizable actual) en el **área** en el que se desarrolla la **innovación de planeamiento**.

La **estructura general** de la ordenación propuesta presenta **dos niveles funcionales** a destacar:

- Por una parte los **grandes ejes viarios** procedentes del **planeamiento territorial y urbanístico originario**, preexistentes y/o en vías de ejecución (Hiperronda de Málaga-Vial Distribuidor, Carretera Cártama-Churriana, Carretera de los Polígonos-Puente del Rey, y Circunvalación de Alhaurín de la Torre y sobre todo el acceso norte al aeropuerto), que definen perfectamente, junto al **dominio público hidráulico** del Río Guadalhorce y del Arroyo del Valle, el espacio a intervenir e incluso lo estructuran **con carácter previo** a la propuesta de innovación de planeamiento, garantizan el **acceso rodado** a la futura ciudad aeroportuaria a través de **nodos estratégicos** y definen el marco **natural y ambiental** en el que se inserta el **modelo urbanístico** a desarrollar.

- Por otra parte la **intervención** sobre dichos viales originarios mediante su inmersión en un sistema general del tipo "**vía-parque**" (criterio igualmente procedente del **planeamiento originario**); la creación de una **estructura general viaria superpuesta** que articula de modo vinculante la **ordenación interna** a desarrollar, **conecta** entre sí las diferentes **áreas y sectores**, forma un sistema de **anillos viarios** perimetrales que distribuye racionalmente el tráfico rodado, y se integra en el **esquema general viario** municipal; y la definición de un auténtico **sistema de espacios libres** integrado en la ordenación basado en los **ejes naturales** del Guadalhorce y Arroyo del Valle que propicia la creación de un gran **parque fluvial** y al mismo tiempo la **preservación y protección** del dominio público hidráulico.

A partir de dicho **esquema** se articula la delimitación de un conjunto de **sectores independientes** a desarrollar por **planes parciales** que, con independencia de su autonomía respectiva para llevar a cabo la **ordenación detallada**, aseguran la **continuidad de los sistemas** antes descritos y la **unidad de imagen y funcional** de la ordenación estructural proyectada en la que se insertan además, con carácter **vinculante** en cuanto a sus fines, grandes piezas de **equipamiento público**.

Con carácter **externo** al ámbito de intervención, aunque igualmente **integrado** en el mismo, es destacable la **estructura urbana preexistente** constituida por diferentes **núcleos urbano-urbanizables** destinados a **usos industriales, terciarios y/o residenciales**, procedente en su totalidad del **planeamiento originario** que, con carácter puntual y diseminado, **resultan insertados** en el territorio sujeto a innovación de planeamiento. En general la **estructura urbana** de los asentamientos **terciarios e industriales** existentes **se funde** directamente con la **ordenación propuesta**, mientras que los **núcleos de población** preexistentes **se aíslan** virtualmente de los **nuevos usos** productivos mediante un sistema **envolvente** de espacios libres públicos.

El emplazamiento de dicho ámbito a delimitar (futura **ciudad aeroportuaria**), además de encontrarse obviamente vinculado al **sistema general aeroportuario**, presenta como elementos definidores externos, por una parte, los suelos pertenecientes al **dominio público hidráulico** del Río Guadalhorce y del Arroyo del Valle, **sus servidumbres y las zonas inundables**, suelos que además han de destinarse a albergar diferentes tramos de los **parques metropolitanos** preceptuados por el POTAUM: el **parque fluvial central del Guadalhorce** y el **parque fluvial asociado al Arroyo del Valle**; por otra parte los suelos correspondientes a la **vía pecuaria "Vereda Ardales-Málaga"** que asimismo forma parte del **dominio público** a preservar; y una potente **red viaria de alcance supramunicipal** que igualmente conlleva la existencia de suelos sometidos a **servidumbres y protecciones** de carácter **funcional y ambiental**.

Por otra parte el **dominio público natural** se prolonga hacia el interior del ámbito delimitado a través de los **cauces de los arroyos Blanquillo, Bienquerido y Zambrana**, que puntualmente cruzan los suelos intervenidos, pero que resultan propiamente de **excluidos** de los mismos al conservar su clasificación de **suelo no urbanizable**.

También algunos elementos de los **sistemas generales viario y vía-pecuario** se internan e integran en el área de actuación observándose en torno ellos las oportunas medidas de **servidumbre y protección** y, en el caso de la vía pecuaria, las necesarias para su **recuperación y puesta en valor**.

Otros enclaves puntuales objeto de preservación, por su **interés histórico**, han sido **integrados** en la ordenación propuesta.

Asimismo, por su **ubicación obligada** junto al **aeropuerto** el ámbito de la actuación se encuentra directamente afectado por las **servidumbres radioeléctricas aeronáuticas** y las **huellas acústicas** que, en su justa medida, aconsejan la **exclusión** de determinados suelos del **proceso urbanizador**.

En concreto los suelos sujetos a **afecciones, servidumbres o protecciones del dominio público natural**, en todos los casos vinculados al **dominio público hidráulico**, que se excluyen en consecuencia del proceso urbanizador propiamente dicho pero que complementarán y definirán el **entorno ambiental** de la ciudad aeroportuaria son los siguientes:

- **Zonas inundables** correspondientes a los cauces hidráulicos del **Río Guadalhorce, Arroyo del Valle, Arroyo Blanquillo, Arroyo Zambrana y Arroyo Bienquerido** preestablecidas por el estudio de riesgos naturales de inundación que limitan y/o se internan en el ámbito de la actuación.
- **Zonas de servidumbre de 5 m.** de anchura correspondientes a los citados **cauces públicos hidráulicos** en virtud de la legislación sectorial vigente.
- **Sistema de espacios libres de carácter metropolitano "Parque fluvial central del Río Guadalhorce y "Parque fluvial asociado al Arroyo del Valle"** contemplados por el POTAUM en superposición y/o coincidencia con la zona de protección territorial **"Regadíos del Guadalhorce"**, y asimismo parcialmente superpuesto a las **zonas inundables** del Río Guadalhorce y del Arroyo del Valle. En ambos casos el suelo resulta clasificado como **SNU-PE** si bien en el caso del **Arroyo del Valle** el parque fluvial se cualifica expresamente como Sistema General de Áreas Libres **"SGAL"** cuya obtención se adscribe, **a efectos de su obtención**, a los sectores de suelo urbanizable como **carga externa** de los mismos.

Por otra parte ha merecido especial atención en la propuesta de ordenación el tratamiento de la **Vía Pecuaría "Ardales-Málaga"**, la cual mantiene su anchura oficial (**20,89 m.**) recuperada materialmente para **usos recreativos** mediante la **rectificación puntual** de su trazado actual, que se desdobra permitiendo su **convivencia en paralelo** con el vial rodado que actualmente invade e inutiliza la vereda como tal. Se considera que es esta una intervención expresamente autorizada por la legislación vigente en la materia habida cuenta de la vinculación física existente entre dicha **vía pecuaría** y los **suelos urbanos y urbanizables** del entorno.

Asimismo han sido objeto de identificación, para su **protección efectiva** por los correspondientes instrumentos de **planeamiento de desarrollo**, algunos elementos que requieren especial atención por su **singularidad natural y/o arquitectónica e histórica** y que resultarán integrados en la ordenación urbanística propiamente dicha. Son los siguientes:

- **Acueducto "Arcos de Zapata"**, testimonialmente reconocido en el planeamiento general vigente por su **interés histórico**, aunque carente de tipificación, que ahora se identifica gráficamente y se complementa con la integración de la traza del **canal de agua** (cañería), la de los propios "arcos", su intersección con el **Puente del Rey**, y los propios restos del mismo. En este sentido cabe reconocer la **integración** realizada de los restos del "acueducto" en las obras de la **ronda hiperexterior** evitando su desaparición y promoviendo su **conservación y restauración**.

- Restos de los **presuntos yacimientos** arqueológicos “**Cortijo de La Fuensanta**”, “**Zapata**”, **Torreón de la Vega** (aunque consta su desaparición), **Loma Negra I**, **Loma Negra II**, y “**Ermita Nuestra Señora de las Cuevas**” que, en general, resultan integrados en el sistema de **espacios libres públicos** diseñado por la presente innovación de planeamiento.

Y por último, se han contemplado en la ordenación propuesta, las **servidumbres aeronáuticas** del aeropuerto de Málaga, **acústicas y aeronáuticas** contempladas por la **legislación urbanística** en vigor: suelos **urbanos, urbanizables y no urbanizables**, además de los **sistemas generales** que, en coherencia con dicha legislación, resultan **incluidos y/o adscritos** a las diferentes clases de suelo. Asimismo se identifican en dicho ámbito las diferentes **categorías urbanísticas** previstas en la LOUA: suelos **urbanos consolidados y no consolidados, no urbanizables de carácter natural, rural y especialmente protegidos** por diferentes motivos, y suelos **urbanizables sectorizados** (en la propuesta de ordenación que se formula **no se contemplan** suelos **urbanizables no sectorizados** ni suelos **urbanizables ordenados**).

Al respecto de la descripción de la **clasificación y categorización** del suelo propuesta, hay que indicar que, con carácter **puntual** en el territorio intervenido, se contemplan enclaves de **suelos urbanos no consolidado** para reconocer determinadas **situaciones urbanas de hecho**, actualmente en suelo **no urbanizable**, integrándolas en el conjunto de la ordenación propuesta y redefiniendo su tipología edificatoria: en general dichas áreas urbanas corresponden a pequeños **diseminados residenciales** con alto grado de **consolidación edificatoria** pero **insuficiente** nivel de urbanización y dotacional.

Esos enclaves junto a algún nuevo **suelo urbanizable residencial junto a** núcleos de población **reglados y preexistentes**, que resultan “enquistados” en la ordenación”, y la **compatibilidad de uso residencial** contemplada en los nuevos **suelos productivos**, constituyen la dotación de viviendas integrada en la “**ciudad aeroportuaria**” que con el máximo del “**20%**” autoriza el POTAUM. En nuestro caso dicho **componente residencial** apenas alcanza el **15% del techo edificable** con respecto al global de la actuación (en concreto el 14,40%).

Con carácter **excepcional** se ha incluido parcialmente en la actuación algún **enclave de suelo urbano consolidado** actual, a fin de efectuar determinadas intervenciones en su **ordenación detallada preexistente**, para optimizar el **trazado urbano** y la oferta dotacional e infraestructural de la ciudad aeroportuaria, resolviéndolo con **unitariedad y coherencia** y, en cualquier caso, de conformidad con lo dispuesto por el art.36 LOUA y por la legislación estatal de suelo (**actuaciones de dotación**). Pero en general de los suelos “de nueva creación” por la presente **innovación de planeamiento**, procedentes del **Suelo No Urbanizable** (común y especialmente protegido) del planeamiento vigente, prácticamente un **90%** aprox. corresponde al **Suelo Urbanizable Sectorizado** (incluidos los sistemas generales internos).

Algunos suelos **mantienen** su condición y **clasificación actual de “no urbanizables”** pero resultan plenamente incluidos e integrados en la ordenación: son todos aquellos a los que **reglamentamente** les corresponde dicha clasificación según la LOUA, es decir los suelos pertenecientes al **dominio público natural** (cauces hidráulicos) y los tramos de **vía pecuaria**

que afectan al territorio objeto de intervención; igualmente conservan la **clasificación de suelo no urbanizable** en la categoría de **especialmente protegidos** los suelos **inundables** y los **preservados por el POTAUM** cuya delimitación sustituyó y anuló automáticamente a todos los efectos a la que se contemplaba por el antiguo **PEPMF** de la Provincia de Málaga y, consecuentemente, a la grafiada por el **planeamiento general vigente** de Alhaurín de la Torre, **delimitación** que por tanto resulta también expresamente **modificada** por la presente **innovación**.

En general (protección del **Arroyo del Valle**) los suelos **no urbanizables de especial protección** resultantes son tratados "**en positivo**" ya que en **superposición** se planifica el **sistema general de áreas libres** propiamente dichos de la **ciudad aeroportuaria**, que constituirá el **parque metropolitano** (parque fluvial asociado al Arroyo del Valle) impuesto por el **POTAUM**.

Se trata pues de **suelos no urbanizables protegidos** pero a la vez de **sistemas generales adscritos** (a efectos de su obtención), al nuevo **Suelo Urbanizable** propuesto, como **carga externa**, habida cuenta de la **vinculación funcional** directa ente la **ciudad aeroportuaria** y el **parque fluvial**. Igualmente sucede con los suelos necesarios para **formalizar y recuperar la vía pecuaria** (Vereda de Ardales a Málaga) que siendo por ley un **suelo no urbanizable de especial protección** es también, por contemplarse así en el **planeamiento general vigente**, un **sistema general** asimilado, "**viapecuario**", que en la ordenación proyectada adquiere un importante protagonismo como **itinerario recreativo** funcionalmente **estructurante de la ciudad aeroportuaria**.

Es conveniente destacar por otra parte que los **suelos afectados por las servidumbres** correspondientes al **Río Guadalhorce** (protección del cauce, zona inundable, protección del POTAM: regadíos del Guadalhorce, y el tramo central del futuro parque fluvial metropolitano del Río Guadalhorce), que formalizan la delimitación de la **ciudad aeroportuaria** por el Norte, resultan **expresamente excluidos** a todos los efectos de la delimitación del **ámbito de la innovación**, manteniendo en consecuencia la **clasificación y categorización actual** (SNUPE) y dejando la gestión del **parque fluvial del Guadalhorce** externa a dicho ámbito siguiendo **criterio idéntico** al aplicado por la Revisión y Adaptación a la LOUA del **PGOU de Málaga** (a fecha Junio 2010), el cual no contempla determinación alguna al respecto del citado **parque metropolitano**, que básicamente afecta al T.M. de Málaga, limitándose a establecer la **clasificación SNU-PE** para dichos suelos.

Puntualmente la innovación afecta a la **delimitación** de determinados **suelos no urbanizables protegidos** por el anterior **PEPMF**, y categorizados como **SNU-PE** por el planeamiento general vigente en consecuencia, suelos que actualmente tras la aprobación del **POTAUM** han resultado **redelimitados y desafectados** de dicha protección dimanada de un **PEPMF expresamente derogado** por el propio **POTAUM** de mayor rango jurídico.

En cualquier caso la innovación ha **preservado** los restantes suelos protegidos que, consecuentemente, resultan **excluidos** del ámbito físico de la actuación propiamente dicha al **mantener** su anterior clasificación y categorización como **Suelo No Urbanizable de Especial Protección**. Son los siguientes:



- **Dominio Público Hidráulico** (incluidas bandas de **5 m. de servidumbre** de protección en ambos márgenes) que se identifica como **SNU-PE-DPH** y pertenece a uno de los ámbitos de **PROTECCIÓN AMBIENTAL** del POTAUM:
  
- **Arroyo Blanquillo**  
La innovación de planeamiento no ocasiona **afección alguna** al dominio público y servidumbre de protección del arroyo que ha sido incluido en **SNU-PE** con inclusión de las **zonas de servidumbre de 5 m.** de anchura en ambas márgenes y su **zona inundable** según los estudios y deslindes contemplados en el **Análisis de Riesgos**.
  
- **Arroyo Bienquerido**  
La innovación de planeamiento propone **desviar un tramo** de este cauce público, **sin pérdida** alguna en cuanto a su **capacidad de evacuación** (se mantiene la misma **superficie inicial** del área de suelo a preservar, que incluye las que actualmente ocupan el **cauce**, los **5 m. de servidumbres** y la **zona inundable**, en un recorrido lineal más corto con respecto al tramo rectificado) a fin de integrarlo en el **sistema de espacios libres** previsto y de **facilitar y flexibilizar** la ordenación interna de los sectores **SURS-AEP-4 y 5**. En cualquier caso el **estudio específico** para dicho desvío, la **solución definitiva y autorizaciones pertinentes** se delegan al preceptivo **planeamiento de desarrollo**.
  
- **Arroyo Zambrana**  
La innovación de planeamiento no ocasiona **afección alguna** al dominio público y servidumbre de protección del arroyo que ha sido incluido en **SNU-PE** con inclusión de las **zonas de servidumbre de 5 m.** de anchura en ambas márgenes y su **zona inundable** según los estudios y deslindes contemplados en el mencionado **Análisis de Riesgos**.
  
- **Arroyo del Valle**  
La innovación de planeamiento no ocasiona **afección alguna** al dominio público y servidumbre de protección del arroyo al **alejarse** la actuación proyectada (**ciudad aeroportuaria**) una distancia **media** superior a **100 m.** de dicho cauce público, el cual resulta a todos los efectos **externo al ámbito de actuación** por más que constituya el **marco ambiental y natural** y, en algunos tramos, el propio **límite físico Oeste** de la ordenación urbanística propuesta con la que se integra. El Arroyo del Valle presenta **nivel de riesgo D** en el plan de prevención de avenidas e inundaciones en cauces urbanos andaluces (Decreto 189/2002 de 2 de Julio de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía), incluyéndose su **zona inundable**, asimismo delimitada por el citado **Análisis de Riesgos**, en los suelos **SNU-PE (PG)** que se describen más adelante.
  
- **Río Guadalhorce**  
La innovación de planeamiento no ocasiona **afección alguna** al dominio público y servidumbre de protección del río al **distanciarse** la actuación proyectada (**ciudad aeroportuaria**) una media superior a los **300 m.** resultando dicho cauce público, a todos los efectos, **externo al ámbito de actuación** por más que constituya el **gran marco ambiental y natural fundamental** al Norte de la implantación

urbanísticoproductiva que se diseña. El **territorio inundable** motivado por la presencia de este cauce hidráulico, igualmente contemplado en el citado **Análisis de Riesgos**, queda incluido asimismo en los suelos **SNU-PE (PG)** que se describen más adelante.

- **Zona de protección de Riegos del Guadalhorce** identificado como **SNU-PE (PG)** y objeto en parte de **PROTECCIÓN TERRITORIAL** por el **POTAUM**:

Se ha respetado estrictamente, y excluido del ámbito de actuación, la delimitación del espacio protegido por el **POTAUM** que **sustituye** al que anteriormente estableció el **Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Málaga** (y que consecuentemente también se contempla por el planeamiento general aún vigente en Alhaurín de la Torre) al resultar dicho **PEPMF** expresamente **derogado** por la **Disposición Derogatoria Única** de dicho **Plan de Ordenación Territorial** de la aglomeración urbana de Málaga.

En función de la **delimitación** formal del ámbito de actuación de la “ciudad aeroportuaria” se contemplan **tres zonas** físicamente diferenciadas:

- **Protección ligada al Río Guadalhorce** localizada al Norte de la ciudad aeroportuaria. Se trata de la franja sensiblemente paralela al cauce del río, que establece el **POTAUM** con una anchura mínima aproximada a 100 m., que engloba las **servidumbres** del propio cauce hidráulico, a la que la presente **innovación** ha añadido su **área inundable**. En su interior tendrá cabida el **parque fluvial periurbano PM.2** previsto por el **POTAUM** cuando la administración autonómica proceda a su promoción y programación ya que esta zona queda fuera del ámbito de la innovación. En coherencia con las determinaciones al respecto de la **RPGOU de Málaga** en tramitación (a Junio 2010), con las que se articula la presente innovación de planeamiento, esta se limita a reconocer la categorización de **SNU-PE** para dichos suelos externos al ámbito de la actuación propiamente dicho sin identificación del **parque fluvial**.

- **Protección ligada al tramo Norte del Arroyo del Valle** localizada entre la citada protección del Río Guadalhorce y la “pista” Churriana-Cártama (SGV-2) al Oeste de la ciudad aeroportuaria. Se trata de la franja sensiblemente paralela al cauce del arroyo delimitada por el **POTAUM**, de anchura media superior a 100 m., que engloba las **servidumbres** del propio cauce hidráulico, a la que la presente **innovación** ha añadido su **área inundable**. A su vez este ámbito de **SNU-PE (PG)** constituirá uno de los tramos del **parque fluvial periurbano PM.3** previsto por el **POTAUM**, suelo que se vincula a la propia **ciudad aeroportuaria** como sistema general (**SGAL-4**) a los solos efectos de su **obtención** por el procedimiento de ocupación directa (a cargo de los **excesos de aprovechamiento** de los sectores pertenecientes al área de reparto **AR-SURS-AEP-P.1**). Es decir, en coherencia con las previsiones del propio **POTAUM**, este suelo es simultáneamente **SNU-PE** y **SGAL** y, en virtud de la **atribuciones del planeamiento general** de ordenación urbanística en materia de **programación y gestión**, y de conformidad con lo dispuesto por el



**art.58.1.a)** LOUA, la presente innovación de planeamiento lo **adscribe** a un área de reparto de suelo urbanizable sectorizado.

- **Protección ligada al tramo Sur del Arroyo del Valle** localizada en el vértice Sur-Oeste del ámbito de actuación de la ciudad aeroportuaria. Se trata de la franja sensiblemente paralela al cauce del arroyo, grafiada por el POTAUM de anchura media aproximada a 75 m, que engloba las **servidumbres** del propio cauce hidráulico y a la que la presente **innovación** ha añadido su **área inundable**. A su vez este ámbito de **SNU-PE (PG)** constituirá otro de los tramos del **parque fluvial periurbano PM.3** previsto por el POTAUM, suelo que se vincula a la propia **ciudad aeroportuaria** como sistema general (**SGAL-5**) a efectos de su **obtención** por el procedimiento de ocupación directa (a cargo de los **excesos de aprovechamiento** de los sectores pertenecientes al área de reparto **AR-SURS-AEP-P.2**). Es decir como en el caso del **SGAL-4** y en coherencia con las previsiones del propio POTAUM este suelo es, además de **SNU-PE**, un **SGAL adscrito** a un área de reparto de suelo urbanizable sectorizado.

- **Protección de Vía Pecuaría "Vereda de Ardales a Málaga** que se identifica como **SNU-PE (VP)** y es objeto de **PROTECCIÓN AMBIENTAL** por el POTAUM:

Actualmente se superpone sobre un **vial asfaltado** que conecta la zona Sur de **El Romeral**, y la propia **"carretera de los polígonos"**, con la barriada de **Torrealquería**, y ello a pesar de su reconocimiento en el planeamiento general municipal vigente como vía **pecuaría** y su consecuente pertenencia de derecho **al suelo no urbanizable de protección especial**.

En virtud de ello la presente **innovación de planeamiento** ha considerado la oportunidad de formalizar la **continuidad y anchura** (20,89 m.) de la referida **vía pecuaría**, de incluirla efectiva y funcionalmente en el suelo no urbanizable (**SNU-PEVP**) y destinarla al **itinerario recreativo** al que se refiere el POTAUM, resultando identificada en la innovación como **sistema general SGV-P** en aplicación del mismo criterio observado en el planeamiento general vigente.

Para ello la innovación propone **desdoblar**, en dos vías paralelas y contiguas, el actual vial superpuesto sobre la **vía pecuaría** (que discurre junto al **límite Oeste** del ámbito de actuación) de modo que una de dichas vías constituya un **sistema general viario de distribución (SGV-D)** de **cierre Oeste de la ciudad aeroportuaria**, y la otra sea la propia **Vereda Ardales-Málaga recuperada** a todos los efectos y ubicada prácticamente sobre su **antigua traza** que se **rectifica**.

Consecuentemente para la **recuperación completa** (anchura legal), rectificación de trazado de la vereda, y rehabilitación del vial (SGV-D) resulta necesaria la obtención de una determinada superficie de suelo público **SGV-P**, que como tal **sistema general a obtener** se adscribe a un área de reparto, en concreto al **AR-SURS-AEPP.1**, en coherencia con el criterio aplicado para la obtención de los **SGAL-4 y 5**.

Por lo que se refiere a **suelo no urbanizable común**, natural o rural (SNU-NR), en el interior del **área de trabajo** no ha sido identificado enclave alguno, si bien **externamente** junto al ángulo Nor-Oeste del ámbito de actuación, enmarcado a la barriada de **Zapata** y sus ensanches, se ha preservado como **SNU-NR** la totalidad del suelo municipal existente entre los **SNU-PE** y el **T.M. de Málaga**. Igualmente se ha clasificado y categorizado como **SNU-NR** (aunque reservado con carácter **no vinculante** para un posible equipamiento o infraestructura **de interés regional**, potencial SGI, sugerido por el **POTAUM**) el espacio **externo a la ciudad aeroportuaria**, junto al enlace ente la Hiperronda y el Vial Distribuidor, comprendido entre el **SGE-12** y el **T.M. de Málaga**.

A continuación se detalla en un cuadro las superficies estimadas de los diferentes tipos de suelos contemplados en la ALTERNATIVA 2:

TIPOS DE SUELO	TOTAL INTERVENIDA Y COMPLEMENTARIA	SUPERFICIES (m2s.)	
		PREEXISTENTE A REFORMAR	SUELOS DE NUEVA CREACIÓN
<b>SUC</b>	3.525	3.525 (1)	----
<b>SUNC</b>	230.589	42.793 (2)	187.796
<b>SURO</b>	-----	-----	----
<b>SURS</b>	2.603.551	-----	2.603.551 (3)
<b>SNU-NR</b>	307.652	307.652 (4)	----
<b>SNU-PE</b>	713.393 (5)	713.393 (4)	----
<b>SNU-PE (SG)</b>	201.526	201.526 (6)	----
<b>SG (incluidos)</b>	338.601 (7)	3.525 2.844 (1)	335.757
<b>SG (adscritos)</b>	171.934 (8)	-----	171.934
<b>SGV (preexistentes)</b>	115.241	115.241 (9)	----
<b>TOTAL</b>	<b>4.686.012</b>	<b>365.929</b>	<b>3.299.038</b>
<b>TOTAL SUELO INTERVENIDO</b>		<b>3.664.967 m2s.</b>	

**OBSERVACIONES:**

(1) Superficie de suelo urbano SUC preexistente (no añadido por la innovación) objeto de reforma puntual (UR-PE-01) que pasa a SG.

(2) De la superficie total de SUNC solo 187.796 m2s. (ZAP-01, ZAP-02 y PEÑ-01 y la práctica totalidad del PAR-02) son de nueva creación ya que las áreas PEÑ-06 (13.985 m2s.), PAR-01 (18.033 m2s.) y una parte del PAR-02 (10.775 m2s.) responden a suelos urbanos preexistentes que son objeto de reforma por la innovación

(3) La superficie delimitada de SURS es totalmente de nueva creación. La superficie indicada no incluye a la de los SG incluidos en sectores.

(4) Superficie de suelo no urbanizable complementario a la actuación que se preserva sin intervención alguna sobre el mismo.

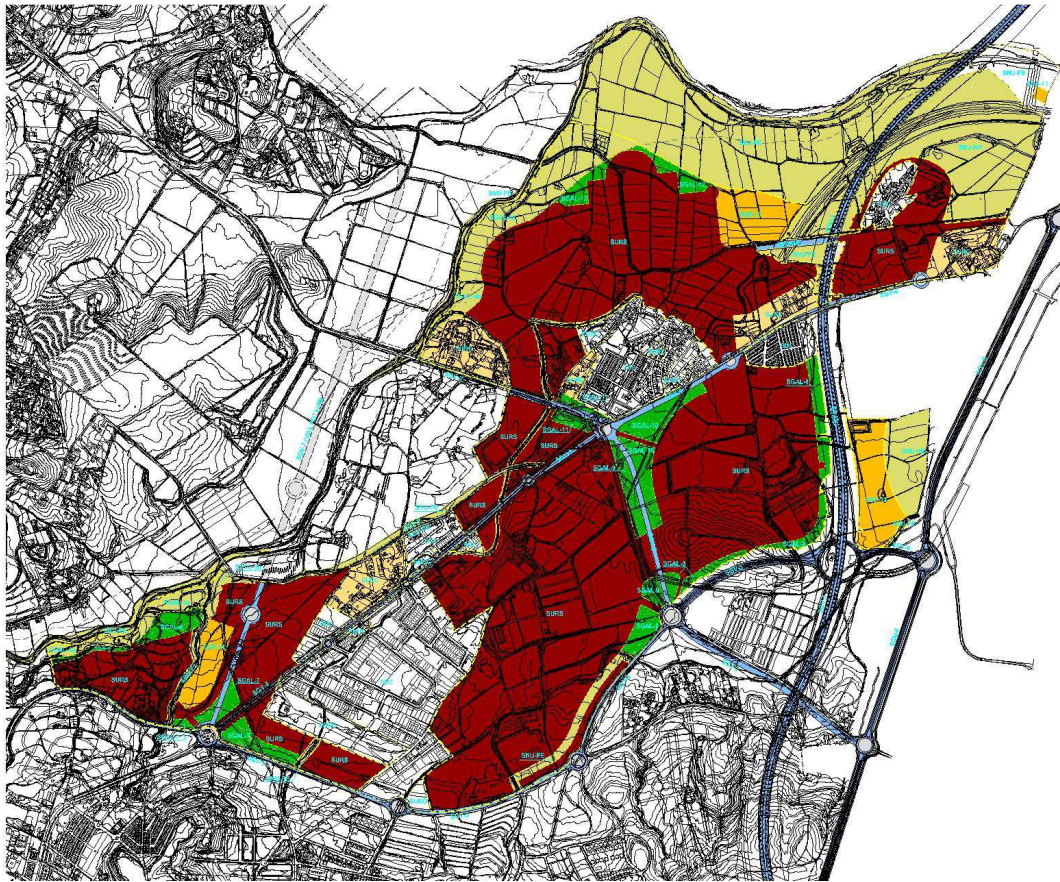
(5) La superficie indicada no incluye a la de los SG (SGAL-4, SGAL-5 y SGV-P) de 201.526 m2s. que pertenecen al SNU-PE. Este suelo es externo aunque complementario al ámbito de actuación.

(6) La intervención de reforma consiste en superponer sobre suelos clasificados como SNU-PE la consideración de Sistema General (SGAL-4 y 5 y SGV-P completo)

(7) La superficie indicada corresponde a la suma de SG incluidos en áreas y sectores excepto los 3.525 m2s. de SUC (1) que pasan a SG ya contabilizados.

(8) La superficie indicada no incluye a la de los suelos SNU-PE preexistentes que simultáneamente se identifican como SG (SGAL-4, SGAL-5 y SGV-P) que suman un total de 201.526 m2s.

(9) Superficie de suelo SGV complementario a la actuación sin intervención alguna sobre el mismo salvo las ampliaciones y desdoblamientos cuyas superficies ya han sido contabilizadas como nuevos SG incluidos y/o adscritos.



**Alternativa 2**

## 6.- CRITERIOS DE SELECCIÓN Y PROPUESTAS GENERALES DE LA ORDENACIÓN ELEGIDA

Los trabajos de redacción del **PGOU de Alhaurín de la Torre** se iniciaron en 2004 a fin de adaptar el planeamiento municipal (Revisión de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de 1990 y Modificaciones posteriores) a la vigente Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía publicándose un **Avance de Planeamiento** en Mayo de 2005. Posteriormente en pleno proceso de elaboración del Documento de PGOU que habría de recibir la correspondiente aprobación inicial fueron transitoriamente **suspendidos** los trabajos, como **de forma generalizada** sucedió en todos los municipios de la Provincia, con motivo de la entrada en vigor del **POTA** y la formulación, en el caso de Alhaurín de la Torre, del **POT de la Aglomeración Urbana de Málaga** que crearon un marco de cierta **indefinición**, y de contraposición a los **objetivos urbanísticos** del planeamiento general previamente iniciado, que **desaconsejaron** la culminación del PGOU en aquel momento.

El referido **Avance del PGOU** ya incorporaba como uno de sus principales e irrenunciables **objetivos** la creación de una “**ciudad aeroportuaria**” mayoritariamente sustentada por **usos globales productivos y terciarios** en la misma localización municipal en la que ahora se delimita el **ámbito de actuación** de la presente **Innovación** de planeamiento. La propuesta del Avance de Mayo 2005 no era nueva, de hecho **otro Avance de planeamiento** formulado en **1994** correspondiente a un intento fallido de tramitación de un **primer PGOU** en Alhaurín de la Torre ya había sugerido la formalización de un **gran área comercial, industrial y de servicios** en el entorno del **Polígono Industrial** preexistente proponiendo, literalmente, lo siguiente (apartado 4.4.4 de la propuesta de planeamiento: “**Otras áreas de crecimiento propuestas para usos no residenciales**”)

Por todo ello y teniendo en cuenta la inexistencia de suelo en el municipio clasificado para acoger una ciudad aeroportuaria, las determinaciones del POTAUM y las afecciones sobrevenidas se considera desestimar las alternativas de crecimiento 0 y 1. La primera porque no plantea ningún crecimiento ni incorpora los planteamientos del POTAUM para la implantación de una ciudad aeroportuaria, ni se ajustan a los riesgos y afecciones sobrevenidas. La alternativa 1 fue desestimada por considerarse que la delimitación presenta una superficie excesiva, a pesar de que posibilitaba la obtención del suelo necesario para el Parque Metropolitano. Además prevé una preservación menor de los suelos cercanos al arroyo del Valle. Otra razón fue la inclusión en la ordenación del área de reparto de carácter residencial del POTAUM B3, reduciendo su superficie prevista en el planeamiento territorial.

Así la alternativa es la que más se ajusta a las necesidades municipales es la alternativa de planeamiento 2 que se ha basado en los dos siguientes puntos:

- El destino pretendido para dichos suelos es fundamentalmente para **uso global “Productivo”** (dotacional, industrial, logístico, empresarial, terciario...) en desarrollo de las previsiones del **POTAUM** y de los objetivos del **Avance del PGOU** de Alhaurín de la Torre que fue sometido a información pública en Mayo de 2005.



La contemplación por el POTAUM del **Área de Oportunidad A3 "Plataforma logística aeroportuaria"** en el interior del ámbito de actuación, como base para la **innovación** que se plantea, y la especificación de la **D.A. 2ª del Decreto 11/2008** con el fin de potenciar el **desarrollo económico** municipal, conllevan que las **superficies de suelo** que resulten destinadas a **ciudad aeroportuaria y a usos industriales** no resulten **computables** a efectos del límite del **40% del crecimiento territorial** que establece el **art.45.5.a POTA**.

- La **innovación** justifica implícita y explícitamente la **oportunidad, conveniencia y mejoras** que supone para la población, con base en los **principios y fines de la actividad urbanística**, y posibilita la **mejora de la capacidad y funcionalidad** de los servicios y dotaciones de la **ordenación estructural**, en paralelo con las **nuevas soluciones urbanísticas** propuestas, que no desvirtúan las opciones básicas de la **ordenación territorial y urbanística** originaria y cubren **con mayor eficacia** las necesidades y objetivos de las mismas. Todo ello de acuerdo con el **art.36 LOUA**.

Además, se observan mejoras que afectan a todo el municipio, entre las que se encuentran:

- Inclusión de nuevos equipamientos, áreas libres y actualización de la información sobre análisis urbano y redes del tipo abastecimiento de agua, saneamiento, depuración, vertido, etc, con el fin de adecuar las infraestructuras para la efectiva prestación de los servicios urbanos.
- La necesidad de mejora de comunicaciones, la previsión de nuevos accesos y la nueva visión de las oportunidades, al igual que las amenazas a los ecosistemas del entorno, que desde un ámbito estratégico como éste, permitirá aumentar, los niveles de calidad ambiental.

El desarrollo de la "Alternativa 2" se realiza en el marco del crecimiento sostenible en este sentido tiene como elemento de referencia fundamental la Estrategia Andaluza de Desarrollo sostenible, actualmente en fase de borrador, tras el Acuerdo de 25 de marzo de 2014, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba su formulación para su extensión hasta 2020, cuyos Objetivos se centran en:

1. Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos andaluces conforme al principio 1 de la cumbre de Estocolmo y el 1 de la cumbre de Río, que coloca a los seres humanos y su calidad de vida en el centro de las acciones relacionadas con el desarrollo sostenible.
2. Integrar la conservación y el uso sostenible del capital natural andaluz en el modelo de desarrollo territorial, reforzando el papel de las cuestiones ambientales en las políticas sectoriales y establecer mecanismos de coordinación y cooperación interinstitucional que faciliten un marco global de actuación.
3. Modificar gradualmente los modelos de consumo y producción no sostenibles en la dirección de una economía verde.

4. Incrementar el reconocimiento por la población del valor intrínseco e instrumental de la naturaleza y mejorar la comunicación y conciencia social sobre la importancia y necesidad de su custodia y conservación.
5. Propiciar la regeneración y consolidación de empleo y riqueza en el contexto de una economía verde, a través de nuevas formas de uso y/o consumo de los servicios de los ecosistemas andaluces y recuperando los servicios culturales de la naturaleza.

## **7.- EQUIPO REDACTOR**

El presente Borrador de la Innovación del planeamiento general ha sido redactado por D. FRANCISCO ABEL VELLARINO DÍAZ, arquitecto.

**La redacción ha sido coordinada por el Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre por:**

D. AURELIO ATIENCIA CABRERA  
D<sup>a</sup> MARIA DOLORES CARRERA GARCÍA

**SEPTIEMBRE 2019**