



MEMORIA

TOMO I: INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL **MARBELLA**

DOCUMENTO PREVIO



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>

Memoria general. Sumario

Tomo I: Información y diagnóstico

Título 1. Introducción. Metodología.....	3
1.1.- Sobre el Alcance de la Memoria de Información del PGOM.....	3
1.2.- Contenidos de la Memoria de Información.....	3
Título 2. Análisis Territorial. Características físico-naturales del territorio.....	5
2.1.- Situación Geográfica.....	5
2.2.- Climatología.....	5
2.2.1.- Precipitaciones.....	5
2.2.2.- Temperaturas.....	6
2.2.3.- Vientos.....	6
2.2.4.- Insolación.....	6
2.3.- Topografía e Hipsometría.....	6
2.4.- Geología.....	10
2.4.1.- Encuadre Geológico.....	11
2.4.2.- Estratigrafía.....	11
2.5.- Tectónica.....	13
2.5.1.- Geomorfología.....	14
2.6.- Edafología.....	16
2.7.- Hidrografía e Hidrología.....	18
2.7.1.- Hidrografía.....	18
2.7.2.- Hidrografía - Embalses.....	19
2.7.3.- Hidrología-Masas de Agua Subterráneas.....	19
2.8.- Vegetación y Fauna.....	21
2.8.1.- Vegetación Potencial.....	21
2.8.2.- Vegetación Actual.....	25
2.8.3.- Fauna.....	28
2.9.- Usos del suelo.....	30
2.10.- Análisis de visibilidad desde el eje estructural AP-7/A-7.....	33
2.11.- Valores paisajísticos, urbanos, histórico-artísticos y ecológicos relevantes en el ámbito territorial del plan.....	38
2.11.1.- Valores paisajísticos.....	38
2.11.2.- Aproximación al paisaje de Marbella según el mapa de paisaje de Andalucía.....	39
2.11.3.- Elementos Relevantes del Paisaje Municipal.....	41
2.11.4.- Valores del patrimonio Histórico-Artístico.....	43
2.11.5.- Determinación de las Áreas Relevantes desde el Punto de Vista de la Conservación, Fragilidad, Singularidad o Especial Protección.....	48
2.11.6.- Rutas de senderismo.....	55
Título 3. Análisis del medio urbano.....	57
3.1.- Demografía y Socioeconomía.....	57
3.1.1.- Demografía.....	57
3.2.- Socioeconomía.....	63
3.3.- Usos y Ocupación del suelo.....	69

3.3.1.- Antecedentes. La llegada del turismo.....	69
3.3.2.- Primeros intentos de planificación tras el inicio del desarrollo turístico de la Costa del Sol.....	71
3.3.3.- La ocupación del suelo en desarrollo del PGOU68.....	73
3.3.4.- El modelo de ocupación y usos del suelo previstos en el PGOU86.....	74
3.3.5.- La complicada herencia del PGOU de 1998.....	76
3.3.6.- El actual modelo de ocupación del territorio.....	77
3.3.7.- Los usos actuales del suelo.....	77
3.4.- Red de comunicaciones: Movilidad y Conectividad.....	80
3.4.1.- Introducción.....	80
3.4.2.- Situación de partida y condicionantes territoriales preexistentes.....	80
3.4.3.- Caracterización de la movilidad de Marbella.....	81
3.4.4.- El sistema de comunicaciones de la planificación existente. Evolución de sus características y funcionalidades principales.....	84
3.4.5.- Los sistemas viarios territoriales y urbanos estructurantes existentes.....	88
3.4.6.- Caracterización de la movilidad-accesibilidad a escala metropolitana.....	98
3.4.7.- El sistema general de aparcamientos e intermodalidad urbana.....	98
3.4.8.- El sistema estructurante del transporte público urbano.....	101
3.4.9.- El transporte interurbano y la necesidad de un Tren litoral en la Costa del Sol.....	106
3.4.10.- El Sistema General Ciclista y Peatonal.....	108
3.4.11.- El Sistema Portuario en Marbella.....	112
3.4.12.- El Sistema General Logístico.....	113
3.4.13.- El Helipuerto Municipal de Marbella.....	114
3.4.14.- Diagnóstico general de los Sistemas Generales de Movilidad.....	114
3.5.- El Sistema de áreas libres.....	118
3.5.1.- El sistema general de áreas libres planificadas por el PGOU 86.....	118
3.5.2.- Análisis del estado actual de las dotaciones de áreas libres: espacios libres y zonas verdes.....	119
3.5.3.- Sistema General de Equipamiento Comunitario.....	123
3.6.- Infraestructuras de servicios.....	135
3.6.1.- Introducción.....	135
3.6.2.- Infraestructuras del ciclo integral del agua.....	135
3.6.3.- Infraestructuras de los sistemas de suministro energético.....	139
3.6.4.- Infraestructuras de telecomunicaciones.....	139
3.6.5.- Infraestructuras para la gestión de los residuos urbanos.....	140

Título 4. Análisis de la planificación territorial, sectorial, estratégica y urbanística.....	141
4.1.- La confluencia de competencias sobre el territorio.....	141
4.2.- La planificación territorial.....	142
4.2.1.- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).....	142
4.2.2.- Plan subregional de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental.....	143
4.3.- La planificación y normativa sectorial. Condicionantes a la ordenación urbanística.....	148
4.3.1.- Plan especial de protección del medio físico de la provincia de Málaga. Disposición Adicional Séptima LISTA.....	148
4.3.2.- Patrimonio natural y biodiversidad. Espacios naturales protegidos.....	149
4.3.3.- Vías pecuarias.....	153
4.3.4.- Patrimonio histórico-cultural.....	154
4.3.5.- Carreteras.....	155
4.3.6.- Aguas.....	157
4.3.7.- Costas y espacio litoral.....	163
4.3.8.- Montes y prevención de incendios.....	165
4.3.9.- Policía sanitaria mortuoria. Cementerios.....	166
4.3.10.- Residuos. Suelos contaminados.....	167
4.3.11.- Hidrocarburos. Energía.....	168
4.3.12.- Aeropuertos.....	168
4.3.13.- Telecomunicaciones.....	168
4.3.14.- Puertos.....	169
4.3.15.- Ferrocarriles.....	169
4.3.16.- Comercio interior de Andalucía.....	170
4.3.17.- Contaminación acústica. Ruido.....	171
4.3.18.- Transporte de mercancías.....	171
4.3.19.- Paisaje.....	171
4.3.20.- Conglomerados de Marbella (Inventario Andaluz de Georrecursos).....	172
4.4.- La Planificación Estratégica. Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2022.....	172
4.5.- La Planificación Urbanística. El Plan General vigente. Modelo de ciudad.....	172
4.5.1.- La clasificación del suelo.....	173
4.5.2.- Los Sistemas Generales en el PGOU.....	176
Título 5. Diagnóstico de la ciudad existente.....	183
5.1.- ¿Qué entendemos por ciudad?.....	183
5.2.- Análisis de la ciudad existente. Los ámbitos de análisis.....	184
Título 6. Diagnóstico del modelo municipal.....	195
6.1.- Estrategia I: Ciudad policéntrica.....	198
6.1.2.- Reflexión sobre la ciudad policéntrica.....	200
6.1.3.- Diagnóstico de la ciudad policéntrica.....	200
6.1.4.- Participación ciudadana. Sugerencias y propuestas previas.....	201

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>





6.1.5.- Estrategias para una ciudad policéntrica sostenible:.....	201
6.1.6.- La ciudad policéntrica dentro del Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2022:.....	201
6.1.7.- Zonas de interés estratégico en la ciudad policéntrica:.....	201
6.2.- Estrategia 2: ciudad verde:.....	202
6.2.2.- Reflexión sobre la ciudad verde:.....	204
6.2.3.- Diagnóstico de la ciudad verde:.....	204
6.2.4.- Participación ciudadana. Sugerencias y propuestas previas :.....	204
6.2.5.- Estrategias para una ciudad verde sostenible:.....	204
6.2.6.- La ciudad verde dentro del plan estratégico 2022:.....	205
6.2.7.- Zonas de interés estratégico en la ciudad verde:.....	205
6.3.- Estrategia 3: Ciudad turística y cosmopolita.....	206
6.3.2.- Reflexión sobre la ciudad turística y cosmopolita:.....	208
6.3.3.- Diagnóstico de la ciudad turística y cosmopolita:.....	208
6.3.4.- Participación ciudadana. Sugerencias y propuestas previas :.....	208
6.3.5.- Directrices para una ciudad turística sostenible:.....	209
6.3.6.- La ciudad turística y cosmopolita dentro del Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2022:.....	209
6.3.7.- Zonas de interés estratégico en la ciudad turística:.....	209
6.4.- Estrategia 4: Ciudad del deporte y la salud:.....	210
6.4.2.- Reflexión sobre la ciudad del deporte y la salud:.....	212
6.4.3.- Diagnóstico de la ciudad del deporte y la salud:.....	212
6.4.4.- Participación ciudadana. Sugerencias y propuestas previas:.....	213
6.4.5.- Directrices para una ciudad del deporte y la salud sostenible:.....	213
6.4.6.- La ciudad del deporte y la salud dentro del Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2022:.....	213
6.4.7.- Zonas de interés estratégico en la ciudad del deporte y la salud:.....	213
6.5.- Estrategia 5: Ciudad del conocimiento:.....	214
6.5.2.- Reflexión sobre la ciudad del conocimiento:.....	216
6.5.3.- Diagnóstico de la ciudad del conocimiento:.....	216
6.5.4.- Participación ciudadana. Sugerencias y propuestas previas :.....	216
6.5.5.- Directrices sostenibles para una ciudad del conocimiento:.....	217
6.5.6.- La ciudad del conocimiento dentro del Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2022:.....	217
6.5.7.- Zonas de interés estratégico en la ciudad del conocimiento:.....	217

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



1.1.- SOBRE EL ALCANCE DE LA MEMORIA DE INFORMACIÓN DEL PGOM

La Memoria Informativa se constituye como un elemento clave de los instrumentos de Ordenación. Sin tener el carácter determinante de la Memoria de Ordenación, de la Normativa o de las determinaciones gráficas de los planos de ordenación, la información (Memoria y planos) es de crucial importancia para la credibilidad y fiabilidad del Plan.

Partir de la realidad existente permite que las decisiones del Plan se fundamenten y justifiquen. Luego, se tratará de adoptar aquellas decisiones que compatibilicen la mejora del medio urbano y natural con la necesaria viabilidad y sostenibilidad social, ambiental y económica pero sin unos correctos datos de partida, solo el azar o la intuición derivada de la experiencia permitiría el acierto en las decisiones.

Sin embargo, el nivel de información al que estamos acostumbrados, a veces quizás excesivo y más preocupado por la acumulación de datos que por el interés y oportunidad de los mismos, ha variado con la aprobación y entrada en vigor de la nueva ley del suelo de Andalucía, la LISTA.

Orientado y centrado el Plan General en el papel estratégico que le es propio, sobra mucha de la información que hasta ahora incluían los planes generales. En especial, en el suelo urbano pues al mantener el Plan General su carácter normativo en suelo rústico si parece razonable mantener en esta clase de suelo los niveles de información a los que estamos habituados.

El Plan General, con la salvedad realizada para el suelo rústico, se convierte en un Plan estratégico y, por tanto, le corresponde definir el modelo de ciudad y establecer las reglas generales para los nuevos desarrollos.

Siendo novedoso en nuestro país el modelo de Plan General que propone la LISTA es posible que la información aportada exceda a veces la necesaria. Depurar esa información incorporando solo la precisa para el nivel de planeamiento propuesto en este documento es tarea que deberá realizarse durante la tramitación del Plan. Remitiendo al Plan de ordenación municipal aquellos datos y estudios informativos que correspondan al nivel de ordenación detallada propio de este novedoso instrumento,

Estamos habituados a elaborar planes generales omnicomprensivos para todo el suelo del término municipal. Tenemos que cambiar las pautas de conducta y, por tanto, modificar la metodología y los contenidos, siquiera sea aprovechando la experiencia acumulado durante tantas décadas de elaboración de planes generales.

1.2.- CONTENIDOS DE LA MEMORIA DE INFORMACIÓN

La Memoria de información incorpora el diagnóstico de la situación urbanística y territorial del municipio e incluye el análisis de la situación actual y los problemas detectados,

La Memoria se acompaña de los estudios complementarios necesarios, que consideran todos los aspectos que puedan condicionar o determinar el uso del territorio en cuanto a las características geográficas del mismo, su ordenación territorial y urbanística y las planificaciones sectoriales que le afecten.

Por su parte la Cartografía de Información incluye la documentación gráfica necesaria (planos) para la comprensión de los distintos aspectos de la Memoria de información y de diagnóstico, incluyendo los mapas de riesgos y el análisis del estado de transformación urbanística de los suelos.

Lo anterior se concreta en el siguiente contenido desglosado de la Memoria de Información:

Título 1. Introducción, Metodología

- 1.1.- Sobre el Alcance de la Memoria de Información del PGOM
- 1.2.- Contenidos de la Memoria de Información

Título 2. Análisis Territorial. Características físico-naturales del territorio

- 2.1.- Situación Geográfica
- 2.2.- Climatología
- 2.3.- Topografía e Hipsometría
- 2.4.- Geología
- 2.5.- Tectónica
- 2.6.- Edafología
- 2.7.- Hidrografía e Hidrología
- 2.8.- Vegetación y Fauna
- 2.9.- Usos del suelo
- 2.10.- Análisis de visibilidad desde el eje estructural AP-7/A-7
- 2.11.- Valores paisajísticos, urbanos, histórico-artísticos y ecológicos relevantes en el ámbito territorial del plan

Título 3. Análisis del medio urbano

- 3.1.- Demografía y Socioeconomía
- 3.2.- Socioeconomía
- 3.3.- Usos y Ocupación del suelo
- 3.4.- Red de comunicaciones: Movilidad y Conectividad
- 3.5.- El Sistema de áreas libres
- 3.6.- Infraestructuras de servicios

Título 4. Análisis de la planificación territorial, sectorial, estratégica y urbanística

- 4.1.- La confluencia de competencias sobre el territorio
- 4.2.- La planificación territorial
- 4.3.- La planificación y normativa sectorial. Condicionantes a la ordenación urbanística
- 4.4.- La Planificación Estratégica. Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2022
- 4.5.- La Planificación Urbanística. El Plan General vigente. Modelo de ciudad

TÍTULO 1. INTRODUCCIÓN. METODOLOGÍA

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>





Título 5. Diagnóstico de la ciudad existente

5.1.- ¿Qué entendemos por ciudad?

5.2.- Análisis de la ciudad existente. Los ámbitos de análisis.

Título 6. Diagnóstico del modelo municipal

6.1.- Estrategia 1: Ciudad policéntrica

6.2.- Estrategia 2: ciudad verde

6.3.- Estrategia 3: Ciudad turística y cosmopolita

6.4.- Estrategia 4: Ciudad del deporte y la salud

6.5.- Estrategia 5: Ciudad del conocimiento

Por lo que respecta a los Planos de Información se incluyen los siguientes:

- a) I.1 Ortofotografía
- b) I.2 Cartografía Actual
- c) I.3 Hidrología – Hidrografía
- d) I.4.1 Afecciones I
- e) I.4.2 Afecciones II
- f) I.5 Ocupación del Suelo
- g) I.6 Usos Actuales Predominantes
- h) I.7 Planeamiento aprobado y en tramitación
- i) I.8 Sistema de Movilidad y Conectividad
- j) I.9 Sistema de Abastecimiento
- k) I.10 Sistema de Saneamiento y Regenerada
- l) I.11 Sistema Energético
- m) I.12 Identificación del Suelo Urbano

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



2.1.- SITUACIÓN GEOGRÁFICA

El término municipal de Marbella se enclava en la zona Suroccidental de la provincia de Málaga, a unos 58 km de la capital, posee una superficie de unos 117,3 km², y se sitúa a una altitud media sobre el nivel del mar de unos 27 m.

Marbella se localiza en el litoral mediterráneo de la fachada Sur de la Península Ibérica. Se ubica entre el mar Mediterráneo y el extremo occidental de la Cordillera Penibética (alineación a la que pertenece el cercano conjunto montañoso de la Serranía de Ronda). Entre esta cordillera y el mar se extiende, de Oeste a Este, un cordón montañoso litoral compuesto por Sierra Bermeja, Sierra Blanca, Sierra de Alpujata y Sierra de Mijas, por cuya vertiente meridional se extiende el municipio de Marbella.

Su término municipal limita al Norte con Ojén e Istán, en una extensión de 19 y 4,5 km respectivamente; al Oeste con Benahavís y Estepona, en una extensión de 6,5 y 3,5 km respectivamente; al Este con Mijas, en una extensión de 4 km; y al Sur con el Mar Mediterráneo, en una extensión de unos 27 km.

El municipio de Marbella pertenece a la comarca de la Costa del Sol Occidental, situada a medio camino entre los centros subregionales de Málaga y Algeciras, limitando al Norte con las estribaciones de Sierra Blanca, y al Sur con el Mar Mediterráneo, formando playas de arena gruesa y cantos rodados de tamaño variable, procedentes de la sierra cercana o de conos de sedimentación del Cuaternario.

Las características del medio natural, la peculiar morfología de sus asentamientos de población, junto con la singular organización y dinámica económica, y la estacionalidad de la residencia, ha dado lugar a un modelo de relaciones y de flujos que interrelaciona a los municipios costeros malagueños entre sí, y que se manifiesta en desplazamientos poblacionales diarios, por motivos laborales y no laborales, e importantes fenómenos de terciarización, lo que le confiere su mayor singularidad y la principal característica distintiva de este ámbito respecto del resto de los asentamientos turísticos de Andalucía y del Arco del Mediterráneo.

2.2.- CLIMATOLOGÍA

Si bien a escala europea e incluso mundial, Andalucía se caracteriza dentro del tipo climático mediterráneo, los factores geográficos de la comunidad como la disposición del relieve y la altimetría establecen cierta regionalización climática con diversas zonas bioclimáticas diferentes.

En las vertientes mediterráneas de los sistemas béticos, la mayor aridez se combina con lluvias torrenciales que desaguan a través de ramblas, secas la mayor parte del año. El abrigo de las sierras litorales, permite que se alcancen aquí las temperaturas medias más suaves de la región. Un hecho de enorme trascendencia que ha favorecido, por ejemplo, la adaptación

de muchas plantas subtropicales, o el moderno desarrollo del turismo de masas.

La situación de la zona de estudio en una latitud baja de la Península Ibérica, favorece una mayor recepción de altas temperaturas, matizado por la influencia de la maritimidad. El efecto termostato de la misma condiciona la benignidad del clima, permitiendo un invierno suave.

El cordón montañoso que circunda el territorio por el Norte es el responsable de las condiciones climáticas reinantes en la zona al actuar como barrera de los vientos fríos septentrionales y retener el efecto beneficioso que causa sobre las temperaturas la influencia marítima. El clima local se encuentra clasificado, al incluirse en la provincia de Málaga, como Templado Cálido Mediterráneo. Éste está caracterizado por una estación marcadamente seca, fuerte calor estival y unas temperaturas invernales generalmente suaves. Este tipo de clima puede variar según la comarca o la zona; existiendo un clima Mediterráneo Subtropical, con inviernos muy suaves, de gran insolación y veranos prolongados y cálidos, característicos de la Comarca donde se localiza el ámbito que ocupa este estudio. Debido a sus peculiares factores geográficos, Marbella disfruta de un microclima especialmente benigno, donde la temperatura media anual ronda los 18 °C.

2.2.1.- Precipitaciones

Las precipitaciones en Marbella se distribuyen de forma irregular. Presentan una marcada estación seca coincidiendo con el solsticio de verano, siendo generalmente durante la estación más fría, el invierno, donde se registran las mayores precipitaciones.

TÍTULO 2. ANÁLISIS TERRITORIAL. CARACTERÍSTICAS FÍSICO-NATURALES DEL TERRITORIO

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>





Ilustración 1: Precipitación media anual
Fuente: REDIAM. Elaboración propia. En rojo el T.M. de Marbella.

Atendiendo a la precipitación media anual durante el periodo 1971 - 2000, se observa como la zona centro oriental del municipio se encuentra en un rango de precipitaciones comprendido entre los 800 y 1.000 mm, mientras que la occidental se mantiene en un rango de 600 - 800 mm. A una escala mayor y tal y como se muestra en el esquema adjunto, se observa un aumento progresivo de las medias anuales en dirección Este, particularmente Noreste, a medida que se avanza hacia la Sierra de Grazalema, lugar donde se alcanzan no sólo los mayores índices de lluvia regionales, sino los mayores de toda la Península Ibérica.

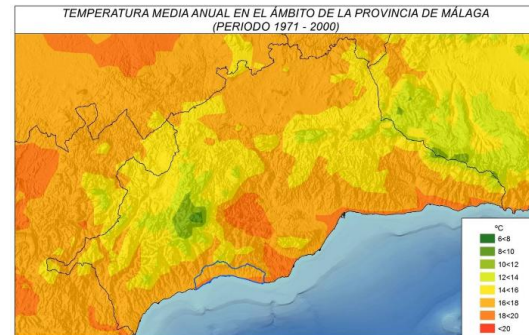


Ilustración 3: Temperatura media anual
Fuente: REDIAM. Elaboración propia. En azul el T.M. de Marbella.

Las precipitaciones que se dan en el municipio se concentran en otoño, invierno y primavera, siendo mayores en invierno, con veranos de extrema sequedad. La pluviometría media anual de la zona está en torno a los 590 y 671 mm, siendo el valor medio 630,5 mm.

2.2.2.- Temperaturas

El municipio en general disfruta de unas temperaturas medias anuales en torno a los 18 °C. Esto lo hace un reclamo turístico de primer nivel, que se mantiene durante los meses de invierno donde las temperaturas máximas pueden alcanzar incluso los 17 °C. Estas temperaturas suaves en los meses más fríos se deben a la cercanía de la Sierra Blanca, que protege de los vientos interiores (cálidos en verano y fríos en invierno), y por la acción termoreguladora del mar. En época estival se alcanzan las temperaturas más elevadas del año, estando la media de las mínimas en torno a los 23 °C y la media de las máximas en torno a los 26 °C.

2.2.3.- Vientos

Se dan dos vientos claramente predominantes, el Levante y el Poniente. El primero se puede notar en el ámbito en torno a los 160 días al año mientras que el segundo en torno a los 100. Ambos vientos se alternan con un régimen de brisas que suele imponerse cuando el gradiente isobárico es muy fuerte. Además de éstos se dan vientos de componente Sur y Norte (éste último denominado Terral) que son menos frecuentes pero dignos de tener en cuenta, ya que los efectos que suelen provocar son olas de frío o calor, tormentas, etc. La cantidad y clases de nubes que pueden aparecer en la zona va a venir condicionada por estas corrientes de aire dominantes.

2.2.4.- Insolación

El término municipal de Marbella se caracteriza por contar con 320 días de sol al año, siendo en verano cuando más horas de sol se registran con una media de 330 horas/mes.

Los días soleados que se dan a lo largo de cada mes en el municipio son muy elevados, incluso en invierno. Con respecto a la nubosidad se pueden diferenciar días despejados, nubosos y cubiertos, sin embargo, el número de días cubiertos al año se encuentran en torno a los 55 días.

2.3.- TOPOGRAFÍA E HIPSOMETRÍA

Altitudes (Hipsometría)

La mayor parte del municipio de Marbella se caracteriza por poseer un relieve alomado de altitud moderada, aunque con alguna zona más alta como la Sierra Blanca. A pesar de ello, adquiere una altura media de unos

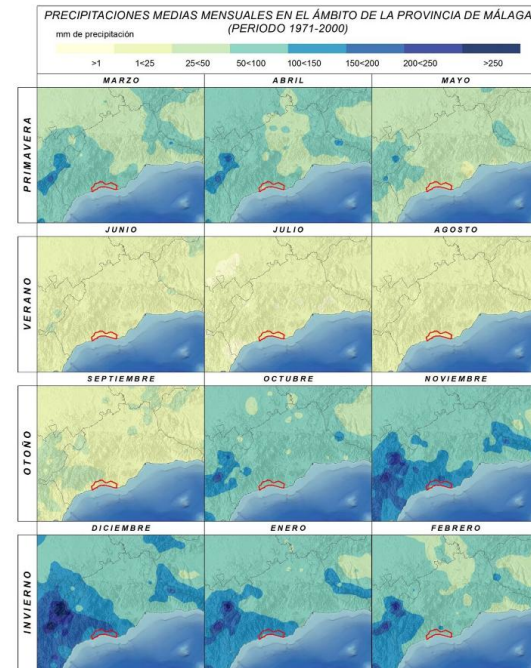
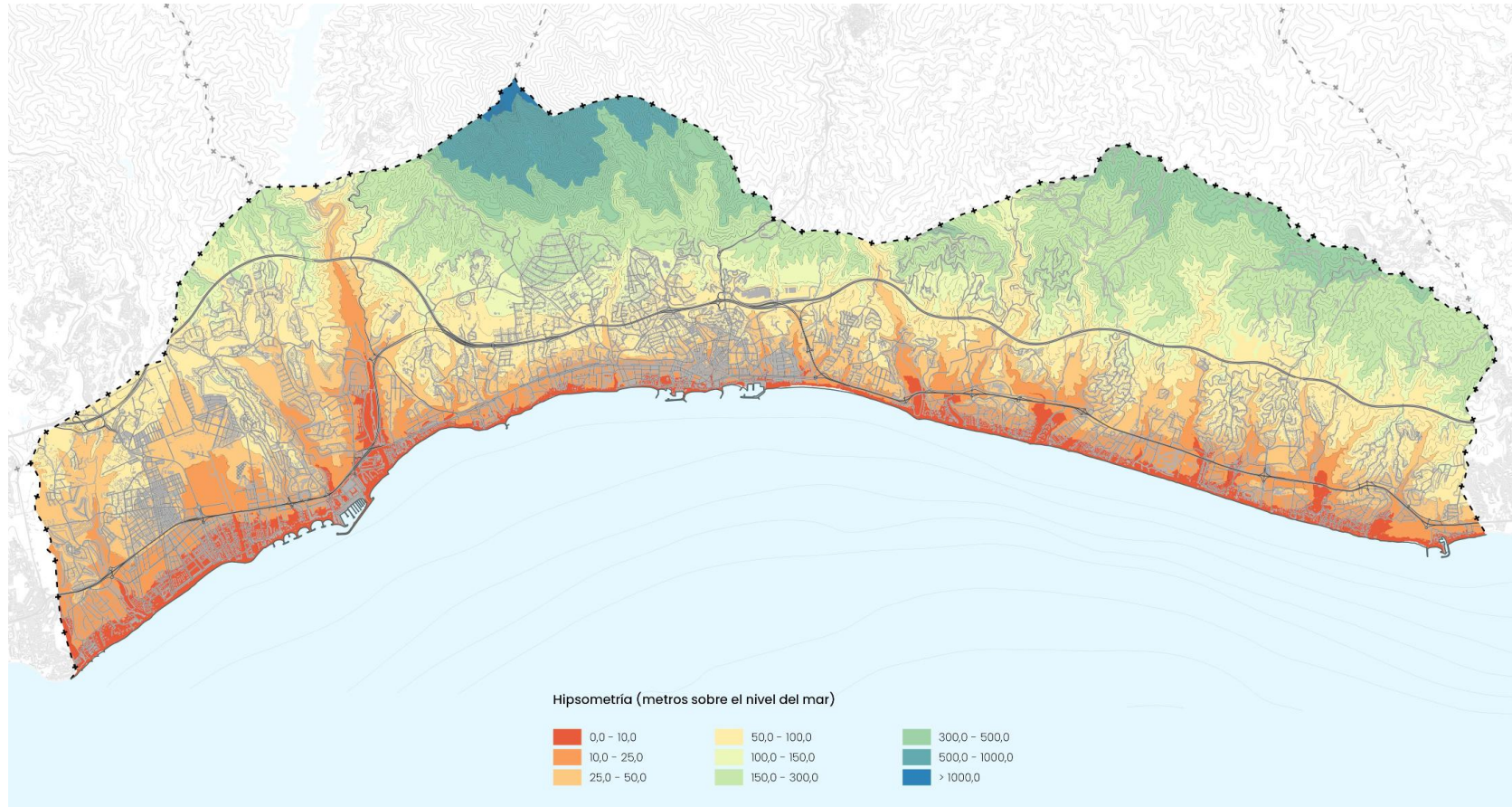


Ilustración 2: Precipitaciones medias mensuales
Fuente: REDIAM. Elaboración propia. En rojo el T.M. de Marbella.

600 msnm con máximos en torno a los 1.200 msnm en la zona central y Norte y mínimos que llegan al nivel del mar en el litoral al Sur.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe9d22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



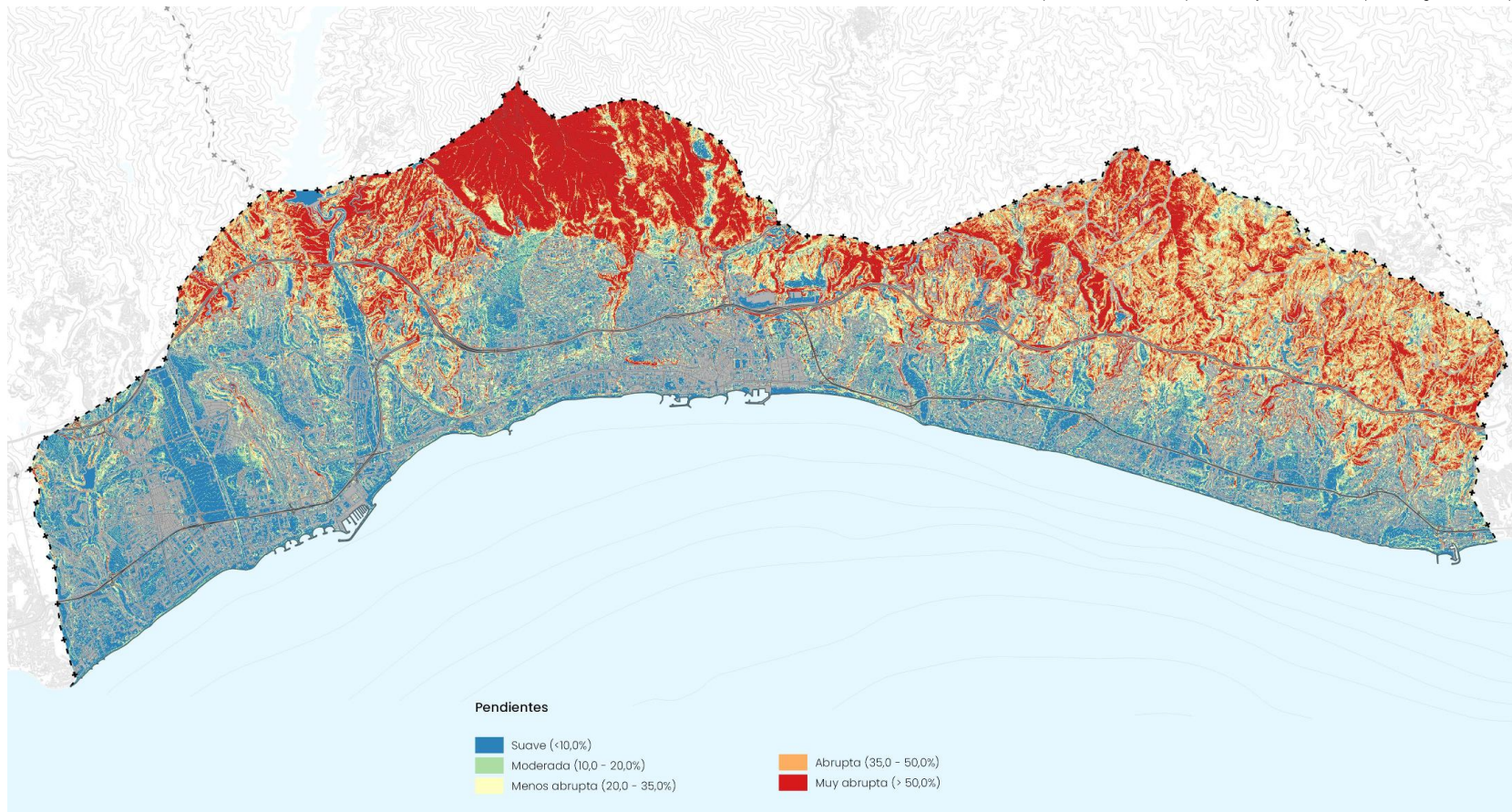
Pendientes

Geomorfológicamente se trata de cerros con abarrancamiento moderado, con pendientes en general moderadas y menos abruptas (inferiores al 35%) si bien se vuelven muy abruptas (> 50%) en algunos barrancos y las

zonas superiores de la Sierra Blanca. Estos cerros que alcanzan cierta notoriedad en el paisaje por su altura respecto de la costa y por el cambio en el relieve, que se va haciendo más abrupto hacia el interior continental suelen ser lugares muy visibles desde cotas más bajas

Orientaciones

Las orientaciones de las laderas de la superficie del ámbito de estudio se han obtenido tras el empleo de técnicas de información geográfica (SIG) sobre el MDT. Según los resultados obtenidos, las direcciones de las pendientes del municipio no reflejan una clara disposición general, aunque



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe9d22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



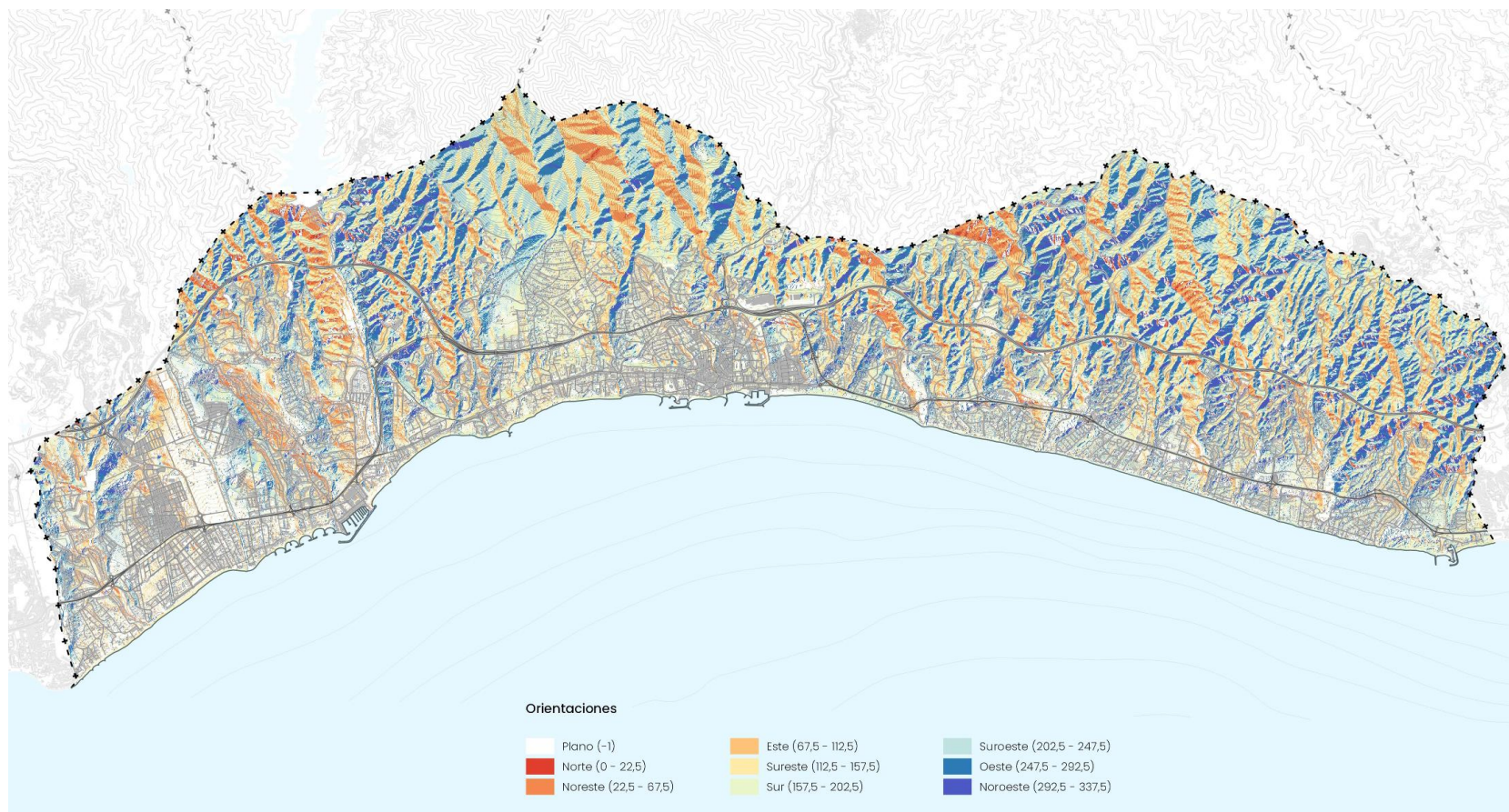
Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

sí se aprecia un predominio de una componente Sureste, Sur y Suroeste. Se puede distinguir como la zona costera, al igual que el valle de los ríos, han sido intervenidos antrópicamente, perdiendo su geomorfología natural, eliminando las elevaciones y haciendo del terreno una zona prácticamente llana. Es de destacar la zona del núcleo principal de Marbella, que se sitúa

a los pies de la Sierra Blanca, sin apenas elevaciones y la mayor parte del terreno orientado al Sur-Sureste.

En la zona más occidental del municipio es dónde mayor número de orientaciones Norte-Este se dan, sobre todo entre los cauces de los ríos

Guadaiza y Verde. La parte oriental del municipio, y la de más extensión posee unas orientaciones en su mayoría Noroeste-Sureste, dejando por tanto a la divisoria de aguas con una disposición Noreste-Suroeste.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



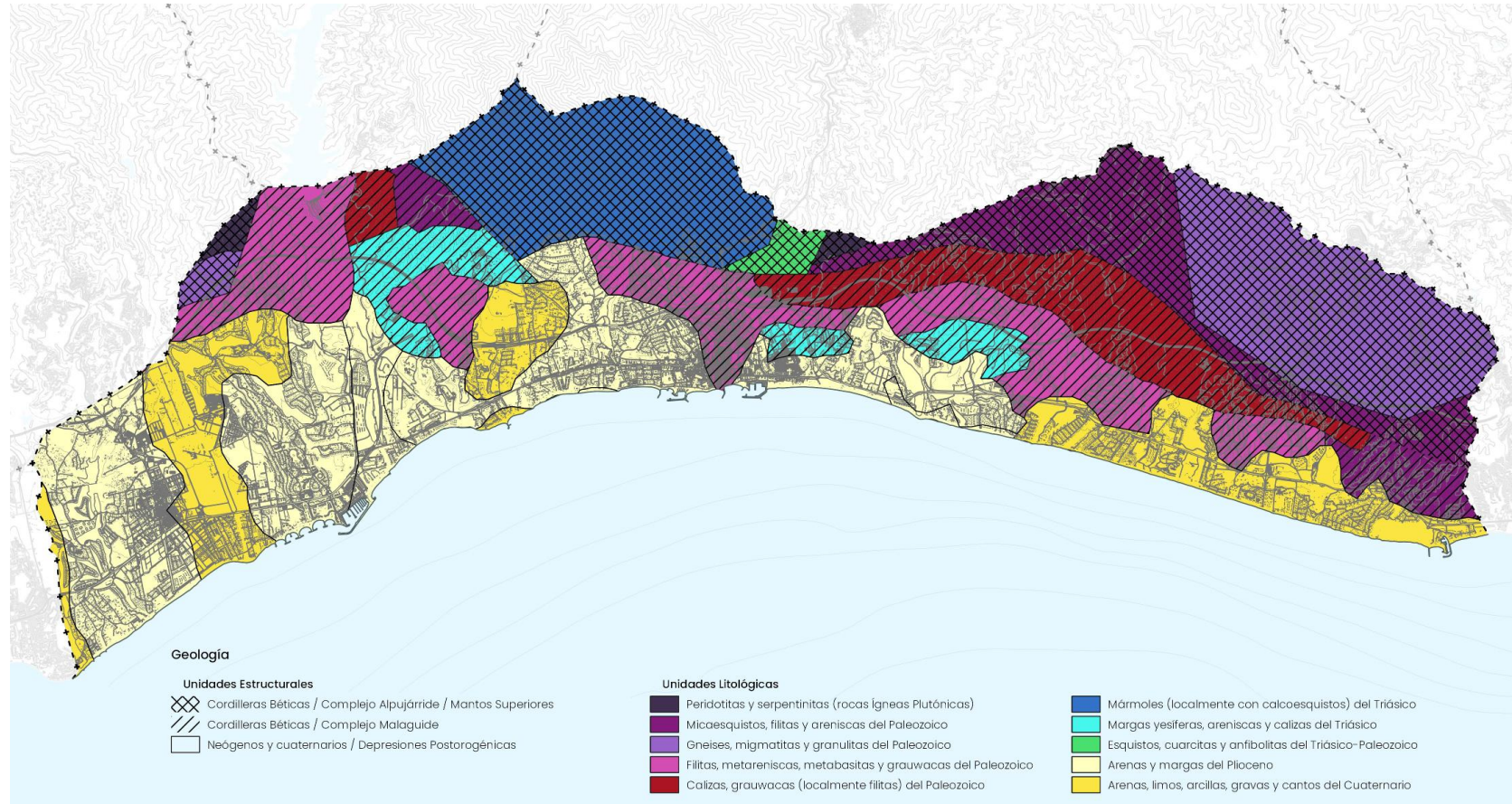
Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

2.4.- GEOLOGÍA

Los materiales de la corteza terrestre, los procesos que en ella actúan y las formas que generan, además de los recursos materiales y condicionantes, constituyen un patrimonio de gran valor cultural y científico, cuya pérdida,

en la mayoría de los casos, es irreparable. Por ello, la ordenación del territorio ha de prever la protección de los puntos de interés geológico por su valor intrínseco, de forma paralela a la protección que otorga a las singularidades de la flora y fauna.

Marbella se sitúa entre el Mar Mediterráneo y el extremo Occidental de la Cordillera Penibética (alineación a la que pertenece el cercano conjunto montañoso de la Serranía de Ronda). Entre esta cordillera y el Mar Mediterráneo se extiende, de Oeste a Este, un cordón montañoso litoral, compuesto por Sierra Bermeja, de Estepona; Sierra Blanca; Sierra Bermeja,



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

de Ojén; Sierra de Alpajata y Sierra de Mijas, por cuya vertiente meridional se extiende Marbella.

Este municipio se localiza, dentro de las cinco unidades de relieve que componen la provincia de Málaga (Depresión de Antequera, Serranía de Ronda, Montes de Málaga, Montes del Litoral y Zona Costera), en la Zona Litoral.

De forma general, el Municipio se caracteriza por la presencia de materiales béticos en su totalidad y depósitos terciarios autóctonos. La tradicional complejidad geológica de la zona se ve incrementada por la presencia de pequeñas áreas donde abundan materiales ultrabásicos (peridotitas).

Las fuentes empleadas para el desarrollo de la descripción geológica de Marbella son el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía y el Instituto Geológico y Minero de España.

2.4.1.- Encuadre Geológico

El área estudiada se encuentra dentro de la zona Suroccidental de las Cordilleras Béticas. En esta región aparece representado tanto el Complejo Alpujárride como el Maláguide, ambas pertenecientes a la denominada Zona interna de las Cordilleras Béticas. Además, aparecen, en menor proporción, un grupo de materiales que se diferencian, por su génesis, de los restantes. Se trata de las Peridotitas y serpentinitas, rocas plutónicas son de carácter intrusivo procedentes del manto terrestre en contraste a las restantes de naturaleza sedimentaria. La intrusión de estas rocas plutónicas sobre la corteza terrestre ha provocado la aparición de un complejo de materiales metamórficos que constituyen la aureola de contacto del batolito, además del metamorfismo provocado sobre los materiales circundantes.

El Complejo Alpujárride se encuentra representado entre la intrusión ultrabásica y el Complejo Maláguide e incluso sobre las Peridotitas o sobre el borde de estas. La litología de esta unidad está muy transformada, debido al metamorfismo sufrido por la intrusión de las peridotitas, pudiéndose distinguir mármoles dolomíticos y gneises granitoides.

El Maláguide, lo forman materiales que evidencian un cierto grado de metamorfismo regional debido a los cabalgamientos sufridos a consecuencia de los procesos tectónicos acaecidos durante la orogenia Alpina. Entre estos se encuentran esquistos, filitas, conglomerados, calizas alabeadas y areniscas. Conforme se desciende en su estratigrafía se incrementa progresivamente su metamorfismo regional a una escala en la que es identificable el material del que procede.

Por otro lado, se encuentra, en el sector centro oriental del ámbito de estudio, la Unidad de Blanca. Sus materiales son principalmente carbonatados; proceden de sedimentaciones en aguas someras en una

plataforma, con un probable origen recifal. Fueron afectados por un fuerte metamorfismo, dando lugar a las rocas actuales: mármoles, gneises y cuarzo-anfibolitas.

En resumen, dentro del municipio pueden diferenciarse las siguientes unidades: Unidad de Blanca, Complejo Alpujárride, Complejo Maláguide, conjunto de rocas ultrabásicas y depósitos cuaternarios.

2.4.2.- Estratigrafía

En la zona existe un fuerte metamorfismo, que borra todo resto de fauna fósil que pudiera existir, que unido a la tectónica que origina un intenso plegamiento, cabalgamientos y escamas, alterando así la estratigrafía de la región, obligando a tratar este apartado en función de la tectónica.

Por ello, se describen los materiales que, en la columna, se encuentran en posición yacente, independientemente de su edad. Según esto, se encuentran tres grupos litológicos individualizados, asimilables a las tres unidades clásicas en que se divide el Sistema Bético en esta región, las cuales se han nombrado antes.

Los materiales de la Unidad de Sierra Blanca están representados fundamentalmente por una serie carbonatada, con intercalaciones de gneises y cuarcitas. En contacto directo, y siempre mecánico, se sitúan en posición suprayacente esquistos y gneises, estos últimos en los niveles inferiores con textura migmatítica, que se identificarían con el Alpujárride. También aparece un conjunto litológico bien conocido, que corresponde al Maláguide. Finalmente, existen depósitos terciarios que fosilizan en diversos puntos de estas unidades.

A. Zonas internas béticas

Rocas ígneas, Peridotitas y serpentinitas

Macizos ultrabásicos. Adquieren poca presencia en el municipio aunque son muy representativas del paisaje serrano de la Costa del Sol, en especial de Sierra Bermeja.

Unidad de Blanca

Se trata de la unidad que da lugar a una morfología más acusada en todo el municipio. Esta unidad queda bien definida estratigráficamente por tener una litología principalmente carbonatada y por su color blanco muy puro, que resalta fuertemente con los tonos rojizos y pardos del resto de materiales del área.

Con respecto a la edad de esta unidad, así como su colocación dentro del edificio Bético, ésta ha sido muy discutida, existiendo diversidad de criterios entre los distintos autores. En principio, se atribuye esta formación a una edad Triásica, en el Complejo Nevado-Filábride.

Estratigráficamente pueden diferenciarse: Mármoles Masivos Blancos, Mármoles azules Fajeados y Mármol Dolomítico Sacaroideo.

Mármoles Masivos Blancos (Triásico):

Este nivel conforma el techo de esta Unidad y predomina, en su mayoría, en el macizo de Sierra Blanca de Marbella. Está formado por grandes bancos con espesores que varían entre 1 y 5 m, de mármol blanco masivo, de grano grueso. Son mármoles calizos y dolomíticos, cuyo carácter masivo condiciona la morfología de la región, dando lugar a fuertes escarpes y a las elevaciones mayores de la zona. Se forman así la Sierra de Mijas y la prolongación oriental de Sierra Blanca; las cuales han de estar separadas por un fuerte accidente tectónico, ya que ambas parecen representar flancos distintos de una gran antiforma.

En alguna zona aparecen lentejones de anfibolitas homebléndicas y gneises de anfibol y plagioclasa o biotita, localmente como cuarcitas. También en cortes transversales, como el afloramiento de una cantera en la carretera de Ojén, hay la presencia de unas rocas oscuras anfibolitas que cortan los bancos de mármol.

La potencia total puede ser de 1.000 m, pero dado que la roca resulta haber sufrido un plegamiento íntimo, puede resultar una potencia exagerada.

Mármoles azules tableados y sacaroideos (Triásico):

Estos mármoles contrastan fuertemente con los anteriores, apareciendo en contacto con los niveles interiores de mármol masivo a través de una fuerte zona de tectonización. Se trata, igualmente, de una potente serie carbonatada con una dolomitización algo más extensa. Presentan un marcado fajado gris-azulado en bancos de 30 cm de potencia máxima.

Dentro de estos mármoles existen intercalaciones de gneises y cuarcitas, cuya repartición es irregular, pues mientras en unos puntos dominan los gneises, en otros las cuarcitas adquieren un gran desarrollo.

Los niveles inferiores de los mármoles pasan a mármoles deleznales, de textura sacaroidea y color blanco puro, que se desmoronan fácilmente, en los cuales se borran todas las estructuras existentes, no pudiéndose obtener ninguna medida. Resaltan del paisaje de la zona, por dar lugar a unas arenas blancas, en las que cada grano representa un cristal romboédrico de carbonato.

Según estudios de gravimetría (BONINI y LOOMIS, 1972), se ha detectado la presencia en Sierra Blanca de rocas ultrabásicas peridotíticas, que yacen en el núcleo sin aflorar a la superficie; las cuales explican el porqué los mármoles deleznales y sus intercalaciones están afectadas por un metamorfismo de contacto.

Complejo Alpujárride.

La serie litológica de este complejo fue una secuencia pelítica con episodios más detríticos e incluso carbonatados, que a consecuencia de

un fuerte metamorfismo regional se han convertido en una serie de filitas, esquistos y gneises con intercalaciones cuarcíticas y mármoles. Sobre esta serie se ha superpuesto parcialmente un metamorfismo de contacto, consecuencia de la intrusión de peridotitas que la ha transformado en parte.

Estratigráficamente pueden diferenciarse: Filitas, Micaesquistos y Cuarcitas, Gneises Bandeados, Mármoles dolomíticos y Gneis de Granate.

Filitas:

Se encuentran en la parte superior del manto. Se trata de una serie detrítica hasta llegar a encontrarse niveles de color blanco-amarillentos, de grano fino, con unas superficies brillantes por la presencia de micas blancas.

En los estratos se observan típicos planos de esquistosidad y presentan una potencia estimada entre los 50 y 100 m. Siendo una serie azoica no se le puede asignar una edad.

Micaesquistos y Cuarcitas:

Estratigráficamente están situados debajo de las filitas anteriormente descritas, yacen unos micaesquistos de color oscuro o pardo, caracterizados por bandas milimétricas de composición areniscosa y biotítica.

A lo largo de la serie, se nota una alternancia de tramos cuarcíticos y pelíticos, salvo excepciones, cuyo caso se individualiza una estratificación cruzada al interno de unas areniscas puras (fácilmente confundibles con cuarcitas puras).

Según algunos autores, la potencia de ésta ha sido considerada del orden de los 1.000 m, con incertidumbre dado que no aflora el muro.

Esta serie puede reconocerse gracias al bajo grado de metamorfismo que la caracteriza, pero en ciertas zonas una mayor densidad metamórfica ha borrado los caracteres sedimentarios, dando lugar a las siguientes litologías.

Gneises Bandeados:

Según la literatura, los esquistos descritos pasan lateralmente a ser unos gneises bandeados con biotita, feldespato y cuarzo; organizados en bandas milimétricas que pasan a centimétricas conforme se acercan hacia la pendolita.

Presentan una esquistosidad subhorizontal y en dirección hacia la intrusión se pasaría de esquistos a gneises finos a gneises más gruesos; ambas litologías se encuentran mezcladas sin ningún control visual.

Mármoles dolomíticos:

Se trata de mármoles de grano grueso, localmente fétidos, organizados en bancos con potencias variables entre 1 y 3 m. Generalmente los colores son

blancos. La fuerte alteración suele disgregar los granos de la roca formando arena blanquecina en zona próxima a la peridotita.

Gneis de Granate:

Afloran fuera del área de estudio, localizados en la zona situada al Norte-Noroeste de ésta.

Están situados en la zona de contacto con la peridotita, formados por un tipo de gneises bandeados que contienen numerosos granates de hasta un 1 cm de diámetro.

Se trata de un gneises grosero caracterizado por bandas de foliación irregulares, con fuertes contrastes de color oscuro y claro. La foliación choca contra los aislales de granate, los cuales se encuentran muy fracturados. Según los autores, estos gneises de granate representan una aureola de metamorfismo de contacto.

Complejo Maláguide.

Este tramo se sitúa bien sobre el Alpujárride, bien sobre las peridotitas. Se pone en contacto con la Unidad Blanca mediante una gran fractura que la bordea (Sierra Blanca).

Pueden diferenciarse: Filitas y areniscas, Calcofilitas y Grauwacas, Pizarras y Grauwacas, Conglomerados Poligenicos y Areniscas Rojas.

Filits y areniscas (Presilúrica):

Estas filitas forman la base del Maláguide, son de color oscuro y presentan niveles de cuarzo muy abundantes. Es característica de la unidad la presencia de un nivel de conglomerados de cuarzo blanco, con matriz cuarzo-arenosa. Los cantos resultan aplastados, orientados estructuralmente en el sentido de la esquistosidad debido a causas tectónicas.

Su tamaño medio en sección oscila entre los 3 cm, pudiendo llegar localmente a los 10 cm.

Calcofilitas y Grauwacas (Devónico):

Según la bibliografía regional, este tramo es más conocido con el nombre de "Calizas alabeadas", constituye un magnífico horizonte marker que separa el conjunto de filitas infrayacentes de las pizarras y de las grauwacas del Devónico-Carbonífero.

La serie está constituida por un conjunto de calizas, calcofilitas y grauwacas de color azul oscuro con tendencia a convertirse en negro. Los niveles calizos están constituidos en lentejones, se presentan con aspecto tableado, formando capas de 3 a 4 cm localmente asociados a tramos de hasta 10 m.

El grado es fino y entre los niveles de calizas se sitúan filitas y pizarras casi negras.

Por último, intercalado con la calcofilita aparecen niveles silíceos y grauwácicos, difíciles de reconocer con respecto a los situados en el Devónico-Carbonífero. Después de un atento estudio de láminas delgadas, se ha concluido que esta roca ha sufrido un metamorfismo muy débil. Estas calizas alabeadas, según los autores, deben ser Silúricas o Devónicas.

Pizarras y Grauwacas:

Concordantemente con los últimos niveles calizos silúrico-devónicos, aparecen unos materiales diferentes del resto por su fuerte carácter detrítico y por la presencia de niveles silíceos. Estos niveles resultan fuertemente tectonizados, no obstante, se ha individualizado un corte en la zona Noreste de Marbella, en el cual aparecen de techo a muro una serie de pizarras arcillosas de tono verdoso distribuidas en bancos de unos 5 cm.

Seguidamente, se encuentra una serie formada por grauwacas y microconglomerados intercalados en el conjunto en forma de lentejones. A continuación, se presenta un nivel formado por pizarras cuarcíticas, segundas, por último, por una serie samítica sin intercalaciones conglomeráticas.

En general, a lo largo del corte se denota un suave buzamiento hacia el sur, del orden de 20 a 25 grados, que va aumentando llegando a ser de 45 grados conforme se aproxima al contacto con las calizas alabeadas. Estas pizarras presentan homogeneidad estructural que las caracteriza, siendo su potencia de cerca de 200 m. La edad comprende el Devónico y el Carbonífero, según los datos obtenidos de los estudios realizados en la fauna conodontica carbonífera.

Conglomerados Poligenicos:

Se trata de un nivel conglomerático irregularmente distribuido, mediante una discordancia erosiva, sobre el conjunto de pizarras y grauwacas.

Según los autores, consiste en el "Conglomerado poligénico o Conglomerado de Marbella", el cual es muy representativo en la geología de la región, dado que su carácter principal permite un fácil reconocimiento en relación a los demás niveles conglomeráticos descritos.

En esta mezcla se reconocen cantos de todos los niveles infrayacentes; los cuales tienen un tamaño de varios centímetros de longitud presentándose en una matriz detrítica muy compacta, de la misma naturaleza que los cantos. La potencia visible de la zona es de unos 100 m aproximadamente. Los autores relevaron presencia de corales, por lo que su edad se puede considerar al menos Postviseense (Carbonífero Superior).

Areniscas Rojas:

Estratigráficamente, sobre el Conglomerado de Marbella y, en general, sobre los materiales maláguides, yace discordante una formación de areniscas rojas. Repartidas de modo irregular, destaca por su tono rojo en la topografía regional. Esta organizado en paquetes masivos de 4 a 5 m de

potencia y en bancos de 0,20 a 0,30 m; localmente caracterizado por intercalaciones de arcillas rojas. Este conjunto litológico presenta una facie muy próxima a la del Triás Germánico Inferior.

B. Terrenos postorogénicos

Plioceno.

Las series pliocenas descansan subhorizontalmente en una zona semillana entre las sierras y la línea de costa, yaciendo discordantemente sobre niveles más antiguos. La base transgresiva es una formación conglomerática basta con cantos y bloques de peridotitas, mármol, esquistos, etc. La matriz es roja, arcillo-arenosa, con algunas intercalaciones de arcillas puras. Las facies más altas son arenas sueltas de colores gris - verdoso, con aspecto general de molasa.

Neógeno y Cuaternario.

Después de los tiempos pliocenos no vuelve a haber sedimentación marina, siendo los depósitos cuaternarios continentales y ligados a la topografía pliocuaternaria.

Se distinguen: Margas grises y blancas y calizas areniscosas lumaquéllicas, Conglomerados heterogéneos y arcillas (Cantos rodados), Arcillas y arenas (Terrazas y rasa litoral), Arenas y cantos (Rasa litoral y Playa), Conglomerados, bloques erráticos y arcillas (Cono de deyección), Arcillas, cantos y bloques (Colada de solifluxión), Bloques y Piedemontes, Cantos rodados, gravas y arenas (Aluvial), Terrazas y aluviales, Conos y Piedemonte, Playas y Travertinos.

Terrazas y aluviones:

La red fluvial está constituida por ramblas que tienen su nacimiento en los principales relieves de la zona de Sierra Blanca; a excepción de los de la zona de Los Chopos, que perpendicularmente a la costa son los de curso más corto, al nacer en la divisoria con el río de Ojén. Solamente en la cobertura de los cursos más importantes, la escorrentía permanece durante todo el año.

En las ramblas se han podido distinguir los lechos aluviales de inundación y algunas terrazas. Estas últimas pertenecen a un nivel siludo de 10 o 20 m sobre el cauce y formón conglomerados procedentes de la litología por lo que se distribuye la red hidrográfico. Algunos de ellos se asientan sobre depósitos pliocenos, lo que lleva a pensar que los cursos actuales son heredados y que, en algunos momentos, fueron invadidos por el mar.

Se ha reconocido otro nivel inferior, cuya altura oscilo de 1 o 4 m, que es el más generalizado. Los cantos de los conglomerados están bien rodados, pero hoy un gran predominio de bs aplanados, debido o la textura de las rocas madres (gneises, esquistos, filitas, pizarras, etc.).

Conos y Piedemonte:

Estos se localizan al pie de la Sierra Blanca, en la zona denominada Nagüeles. Existen depósitos de este tipo que, por el escaso transporte sufrido, se asientan sobre los materiales a cuyas expensas se han formado lodos. En la región centro oriental suelen ocupar una estrecha franja en la línea de costa, y en la región occidental se adentran al interior, coincidiendo significativamente con las cuencas de los tres ríos de la zona (Guadalmina, Guadaíza y Río Verde).

Dunas:

Estas aparecen esporádicamente en la zona costera, entre Punta Ladrones y Río Real, siendo la mejor conservada la duna de Artola o Cabopino. Están orientadas de Este-Oeste a sensiblemente Suroeste-Noreste, y formadas a expensas de las arenas de playa.

Se encuentran totalmente inactivas, cubiertas por la vegetación, y su acumulación ha formado una barrera paralela a la costa que llega a elevarse entre 20 y 30 m sobre el nivel de la playa actual.

Presentan laminación cruzada a gran escala. Tienen cementación calcárea, que parece aumentar con la antigüedad; apareciendo en las más modernas sólo esporádicamente en pequeños núcleos de forma incipiente. Son núcleos con gran porosidad. En las partes más altas, desprovistas de vegetación, existe aún cierta actividad con formación de ripples y pequeños desplazamientos de arena.

Playas:

La costa de Marbella presenta una cadena montañosa paralela a ella con trazado rectilíneo. Su perfil es suave, prácticamente sin acantilados, y con un gran desarrollo de playas. Por estar muy próximas a las montañas, existen torrentes que, temporalmente, tienen un elevado poder de transporte, lo que motivó que en su desembocadura en el mar se acumulen en las playas grandes cantidades de bloques y cantos de composición y tamaño variables.

2.5.- TECTÓNICA

De los estudios más antiguos realizados en la zona merecen destacarse, por su importancia, los efectuados por ORUETA (1917) y BLUMENTHAL (1949). Para el primero de ellos, la estructura de esta región es un anticlinal, cuyo núcleo lo constituyen los mármoles. El flanco Norte estaría parcialmente recubierto por los sedimentos neógenos, mientras que en el Sur aflorarían los gneises y micasquistos concordantes sobre los mármoles. Por el segundo, la estructura general es también un anticlinal fuertemente divergente hacia el Norte y asimétrico, ya que la litología de ambos flancos es diferente.

En un primer trabajo (1930), se supone que los mármoles están separados de los gneises por una superficie tectónica. En un trabajo posterior (1949),

se abandona esta idea y se supone una única unidad tectónica, desde la costa a los mármoles. Posteriormente a estos autores no existe ningún trabajo de detalle del lugar. En la síntesis hecha por EGELER y SIMÓN (1969) sobre las Boticas, se hace referencia a los trabajos de los alemanes. Según estos autores, se trataría de una estructura de mantos, en la que se pueden distinguir tres unidades fundamentales: Complejo Maláguide, Complejo Alpujárride y Unidad de Blanca.

Siguiendo esta línea, y con las ideas estructurales sobre las Cordilleras Boticas, se han establecido dentro del Municipio tres conjuntos tectónicos principales, que de base a techo son: Unidad de Sierra Blanca, Alpujárride y Maláguide; dividiéndose la evolución tectónica en dos fases: una hasta la colocación de los mantos y otra posterior a éstos.

En el Término Municipal existen varios sistemas de fracturas coincidentes con la zona de contacto entre los distintos tipos de materiales (gneis, mármoles, calizas, mármoles y filitas).

- Unidad de Blanca. El definir esta unidad como un manto es debido a consideraciones regionales, pero en ningún punto se ve su base, por lo cual es imposible determinar si se trata o no de una unidad movida. En unas zonas se ponen en contacto mármoles con mármoles; entonces, la discontinuidad viene marcada por un tramo de potencia variable entre uno y varios metros de una roca muy deleznable, de color blanco y composición calcárea, que se puede considerar una acquirita. En otros puntos hay entre ambos conjuntos de mármoles lentejones de rocas neísicas y cuarcitas. En estos casos dichas rocas neísicas y cuarcíticas aparecen muy fracturadas e incluso llegan a encontrarse dentro de ellas restos de mármoles azules del nivel inferior, que se interpretan como cuñas arrancadas durante el desplazamiento.
- El Alpujárride, interrumpido por la intrusión ultrabásica de la Sierra Bermeja presenta los efectos sobre sus materiales a consecuencia del metamorfismo, presentando en sus niveles más inferiores Gneises, esquistos y filitas.
- El Maláguide, complejo que cabalga indistintamente sobre el Alpujárride y las Peridotitas, sin presentar los efectos del metamorfismo de contacto.

En estos dos últimos mantos se observan cuñas de peridotitas parcialmente serpentinizadas a consecuencia de los efectos derivados del metamorfismo generado. La intrusión ultrabásica es un macizo de paredes subverticales de 25 km de profundidad que ha cortado al Complejo Alpujárride, evidenciado por el grado de metamorfismo existente en las cercanías del contacto. Por el contrario el Maláguide se emplazo con posterioridad y actualmente reposa indiferencialmente sobre el Alpujárride y la peridotita, sin presentar ningún signo de metamorfismo de contacto. La edad de la intrusión se ha considerado postpaleógena a premiocena media, es decir posterior al depósito de los materiales del complejo Alpujárride y anterior al depósito de los materiales Flyschoides.

El Maláguide se pone en contacto por medio de fallas con las Peridotitas presentando esquistocidad SI plegada según pliegues de plano axial subvertical, sin dirección definida, predominantemente Norte-Sur. El Flysch también presenta pliegues de direcciones aproximadas que se atribuyen a esta fase de plegamiento. Se observa en la región el abombamiento accionado por las fallas relativamente reciente, propiciado por un complejo horst existente sobre la Sierra. Se incluyen los levantamientos de los contactos fallados de las peridotitas. Se considera que desde el Mioceno todo el conjunto se ha estado levantando de modo diferencial.

2.5.1.- Geomorfología

La geomorfología presente se caracteriza por el relieve impuesto por los procesos tectónicos e intrusivos que han ocasionado el levantamiento de la topografía existente. Los materiales quedan expuestos a la erosión cuyas manifestaciones quedan reflejadas en los depósitos y modelados erosivos creados en el Cuaternario. Morfológicamente los resaltes más elevados se corresponden con el ámbito serrano, en lógica consonancia con materiales resistentes a los agentes morfogenéticos.

La costa marbellí es una estrecha faja territorial muy poblada entre sierras de tamaño medio y fuertes pendientes hacia el Sur (Sierra Bermeja, Sierra Blanca, Sierra de la Alpujata) y el mar. La densidad de formas erosivas es extrema y muy alta en las zonas coincidentes con las mayores pendientes. Sólo predomina la llanura o suaves pendientes en ciertos sectores localizados a occidente (el valle del río Guadaíza) o sobre la franja litoral más inmediata a la costa. Los materiales que aparecen en el área de estudio se clasifican estableciendo una serie de categorías geomorfológicas. De mayor a menor grado serían las siguientes: Dominio morfogenético: área de morfología variada pero cuyas formas están relacionadas genéticamente; Sistema morfogenético que sería el conjunto de acciones que configuran un proceso determinado; Unidades fisiográficas, depósitos o formas que presentan una geometría concreta y que están producidos por una acción igualmente concreta.

Dominio marino

Sistema Litoral

El sistema litoral del municipio de Marbella se caracteriza por fisiografías de tipo detrítico, siendo las playas las que adquieren el principal protagonismo. En sus 27 km de costa, se identifican hasta 24 playas, cuyas características más importantes se describen en la tabla siguiente.

PLAYA	LONGITUD (m)	ANCHURA MEDIA (m)
GUADALMINA	1.500	25
LINDA VISTA	650	30
SAN PEDRO DE ALCÁNTARA	1.400	35
CORTIJO BLANCO	600	25
NUEVA ANDALUCÍA / EL DUQUE	1.050	30
RÍO VERDE/PUERTO BANÚS	1.500	40
ANCÓN	1.200	15
NAGÜELES	1.600	40
CASABLANCA	2.000	45
FONTANILLA	1.000	30
EL FARO	200	30
VENUS	400	50
BAJADILLA	850	40
EL CABLE	400	50
EL PINILLO	1.600	15
LOS MONTEROS	2.650	40
ALICATE	850	25
PINO MAR	300	25
COSTA BELLA	570	15
REAL DE ZARAGOZA	1.700	30
LA VÍBORA	850	30
LAS CHAPAS	750	25
LAS CAÑAS	1.000	10
ARTOLA O CABOPINO	1.200	30
CALAHONDA	900	30

Dominio Marino-Continental

Sistema eólico

A causa del intenso desarrollo urbanístico de la zona, hoy día los sistemas dunares se han reducido, ocupando zonas limitadas objeto de conservación, siendo en este aspecto la duna de Artola la mejor conservada. Otros restos del complejo dunar, se encuentran principalmente en la zona de Los Monteros y coto de Los Dolores. Su superficie y conservación están fuertemente condicionadas por las urbanizaciones y actividades antrópicas a que se ha visto sometida el área en los últimos años.

La presencia de este tipo de relieve pone de manifiesto la existencia de dos fenómenos interesantes en la configuración del mismo: la fuerte erosión a la que han sido sometidos los montes próximos a lo largo del tiempo, y la presencia de vientos fuertes y constantes.

Dominio Continental

Sistema Fluvio-coluvial

Las formas de origen fluvio-coluvial son aquellas generadas por procesos de erosión acumulación causados por la red hidrográfica superficial y por la arroyada en manto. Este sistema aparece representado en el municipio por una fisiografía dominante, las vegas y llanuras de inundación, donde las ramblas son las unidades geomorfológicas más representativas.

Se identifican formas de delta emergido en el caso del río Guadalmina y terrazas bajas en los ríos Guadaíza y Verde. Estas formas reflejan la más reciente evolución del encajamiento de la red fluvial actual y de la importancia que las llanuras de inundación de los ríos llegaron a tener en tiempos pasados.

Los cursos de agua existentes en la zona presentan un trazado generalmente rectilíneo y de pequeña longitud, orientados de Norte a Sur. En consecuencia, las vegas se han desarrollado principalmente en la parte Sur-Sudeste del área de estudio, formadas por depósitos aluviales conglomeráticos procedentes de la litología por la que se distribuye la red hidrográfica (gneises, esquistos, filitas, pizarras, etc.).

Las formas asociadas a aportes coluviales (depósitos relativamente finos que han sufrido un escaso transporte) presentes en el municipio son los conos de deyección y abanicos aluviales. Estas formas son comunes entre el límite entre las laderas y el piedemonte de la Sierra Blanca; el cono de deyección más representativo se ubica en el paraje Cascada de Camoján, con una longitud aproximada de unos 1.400 m (dirección hacia la costa) y una anchura de cerca de 1.200 m.

Sistema lacustre

Formado por cuencas de relleno artificial, se trata de los embalses de la Concepción (el más importante), el Nuevo del Ángel, el Viejo del Ángel o las Tortugas, y el de la Medrana.

Sistema gravitacional-denudativo

Bajo este sistema se incluye un tipo de fisiografía dominante en las que su génesis se vincula a coberteras detríticas ocasionadas o retocadas por arrastres masivos de materiales en condiciones de gran torrencialidad alternadas durante el Cuaternario con periodos de semiaridez, que dieron lugar a la formación e incisión de las formas denominadas glacis. Se distribuyen en el piedemonte de Sierra Blanca y en la franja litoral más inmediata de la zona central y occidental de la costa marbellí, apareciendo con sus bases tapizadas de suaves y prolongados planos inclinados.

Sistema morfogenético-denudativo

La morfogénesis denudativa es la producida por las aguas de escorrentías actuando sobre materiales blandos, favorecidos por factores como las pendientes y la erosividad de las lluvias y usos. Este sistema es muy frecuente en el clima Mediterráneo. Bajo este sistema morfogenético aparecen en Marbella la fisiografía de colinas con escasa influencia estructural medios estables y por tanto, con predominio de los procesos denudativos. Se trata de colinas sobre rocas conglomeráticas y granulares sobre las que se asientan las lomas desde La Torrejilla a las Lomas del Limón.

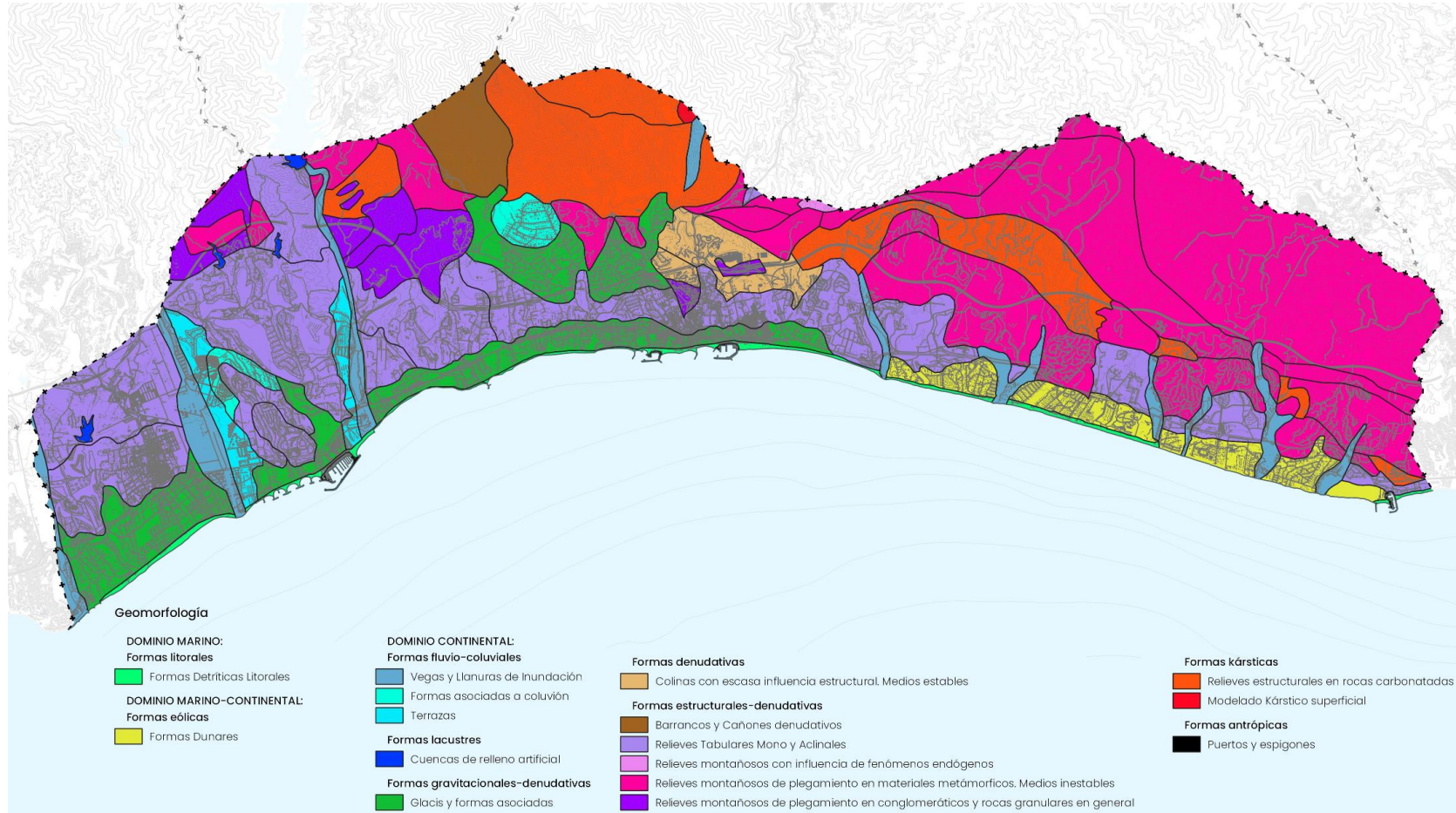
Sistema estructural-denudativo



El Sistema estructural-denudativo es, por su extensión superficial y por el número de tipologías fisiográficas en él incluidas, el más frecuente en Marbella, como consecuencia de la huella dejada en la región por las

orogenia alpina, afectando a las cadenas Béticas. En este Sistema, son las formas generadas originalmente por el depósito de materiales consolidados, o por las estructuras de plegamiento las dominantes.

En el primer caso aparecen los relieves tabulares mono y acinales que en el municipio dan lugar a dos morfologías, como son las colinas en piedemonte y las superficies estructurales. Las formas condicionadas



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



por plegamiento se agrupan en morfologías colinarias, cerros o montañas en función de su relieve y éstas, a su vez, diferenciadas por la influencia que hayan podido sufrir de fenómenos endógenos o intrusivos. Los relieves influidos por intrusiones atienen una escasa presencia en el municipio aunque sí en serranías cercanas a su término municipal como Sierra Bermeja.

Se identifican dos tipos de relieves de plegamiento en el municipio: por un lado, los relieves montañosos de plegamiento en materiales metamórficos, identificados como medios inestables por los fuertes procesos de erosión y pendientes acentuadas; y los relieves montañosos de plegamiento en conglomeráticos y rocas granulares en general. La primera fisiografía da lugar a dos tipos de unidades geomorfológicas como: son las Sierras en rocas metamórficas, que se forman principalmente sobre los gneises, migmatitas y granulitas de las Lomas de Puerto Llano y las Cabrilas y la sierra de Elviria; y las Sierras sobre pizarras, esquistos y filitas, que abarcan amplias zonas del sector oriental entre las anteriores y la costa. La segunda fisiografía da lugar a sierras sobre conglomerados y rocas granulares en general, que aparecen en ámbitos como Los Manchones Bajos.

DOMINIO	SISTEMA	FISIOGRAFÍA	Ha	%
Dominio Marino	Sistema litoral	Formas Detríticas Litorales	116,3	1,0
Dominio Marino-Continental	Sistema edico	Formas Dunares	377,7	3,2
Dominio Continental	Sistema Fluvio-columial	Vegas y Llanuras de Inundación	526,8	4,5
		Formas asociadas a coluvión	150,1	1,3
		Terrazas	204,9	1,7
	Sistema lacustre	Cuencas de relleno artificial	24,3	0,2
		Glacis y formas asociadas	1.169,5	9,9
	Sistema gravitacional-denudativo	Colinas con escasa influencia estructural.	245,9	2,1
		Medios estables		
	Sistema estructural-denudativo	Barrancos y Cañones denudativos	253,4	2,1
		Relieves Tabulares Mono y Aclinales	2.935,5	24,9
		Relieves montañosos con influencia de fenómenos endógenos	7,0	0,1
		Relieves montañosos de plegamiento en materiales metamórficos. Medios inestables	3.865,1	32,8
		Relieves montañosos de plegamiento en conglomeráticos y rocas granulares en general	468,9	4,0
	Sistema karstico-denudativo	Relieves estructurales en rocas carbonatadas	1.420,5	12,0
		Modelado Kárstico superficial	8,0	0,1
		Formas antropicas	18,7	0,2

Han sido agrupados también en este Sistema formas que no responden a una génesis estructural, aunque sí están condicionadas por ella. Se trata de los cañones y barrancos, formas de origen denudativo que están presentes en el sector más occidental de Sierra Blanca y que afectan fundamentalmente a las formas estructurales. En el primer caso aparecen los barrancos y cañones denudativos, que dan lugar a los barrancos del

sector más occidental de Sierra Blanca y a los relieves tabulares mono y acinales que en el municipio dan lugar a dos morfologías, como son las colinas en piedemonte y las superficies estructurales.

Sistema karstico-denudativo

El Sistema Kárstico-denudativo que se desarrolla sobre materiales carbonatados, tiene claramente una fuerte incidencia estructural, ya que afecta a materiales sometidos a plegamiento que han dado lugar a anticlinales, sinclinales y otras estructuras. También está sometido a la actuación de los agentes de erosión externos que predominan en el Sistema denudativo. No obstante, son los fenómenos de disolución de los carbonatos por las aguas superficiales y subterráneas las que caracterizan a este Sistema.

Se trata del sistema morfogenético que determina las tipologías fisiográficas que aparecen en Sierra Blanca. Estas formas dependen de la mayor o menor incidencia de la disolución kárstica. En Sierra Blanca predominan las formas estructurales sobre rocas carbonatadas (mármoles), mientras que las formas propiamente kársticas son menos comunes. Constituye la morfología más acusada del municipio originando las mayores elevaciones y pendientes. Se trata de un anticlinal con vertiente hacia el Norte y dirección Oeste-Nordeste Este-Sudeste, que representa la parte más al Sur occidental de la Cordillera Subbética. La altitud de sus cimas es cerca de 1.214 m, en la localidad de La Concha. Seguidamente, y gracias a las características litológicas, el límite entre la ladera y la cima está marcado por un descenso relativamente rápido en la topografía, generando un alto gradiente de la pendiente. El límite entre la ladera y el piedemonte queda marcado también por una variación en la inclinación de la pendiente, la cual se suaviza conforme se acerca al piedemonte.

Formas antrópicas

Las formas artificiales-antrópicas identificadas se corresponden con el sistema de puertos deportivos y pesqueros.

2.6.- EDAFOLOGÍA

A continuación se describen los diferentes suelos, agrupados en unidades edafológicas y entendidos estos como la capa sobre la que se desarrolla la vida vegetal, propios del ámbito de estudio, según el Mapa de Suelos de Andalucía y del Catálogo de Suelos de Andalucía de la Junta de Andalucía.

Fluvisoles cálcareos

Son suelos generados sobre el depósito de los materiales aluviales de edad reciente (Pleistoceno) localizados a las márgenes de las ramblas que desembocan en el Mediterráneo y de las Llanuras aluviales de los ríos. Proporcionan una alta fertilidad a las vegas del municipio. Se trata de suelos poco diferenciados. Como consecuencia de su cultivo, aparecen

horizontes apócrifos o antrópicos. Presentan una tonalidad rojiza con textura arcillosa a franco arcillosa en el horizonte B. Las propiedades químicas y mineralógicas dependen del material originario, siendo grande su variabilidad. En las zonas donde se atraviesan materiales calizos y margosos los perfiles presentan un alto contenido en carbonato cálcico, con pH alcalino. En materiales no calcáreos estos suelos no presentan reacción caliza, poseyendo un elevado grado de saturación en bases. En campiñas acaparan grandes extensiones en relación a la importancia de los cursos fluviales a partir de cuyas márgenes se extienden, con dedicación preferentemente a los cultivos de regadíos.

En el municipio de Marbella se sitúan en la margen izquierda del río Guadalmina, y en la derecha de los ríos Guadaiza y Verde; todos ellos en la zona más occidental del municipio. En la zona meridional y oriental se localizan paralelos al litoral, dispuestos en una franja horizontal más o menos continua de diferente anchura.

Litosoles

Esta unidad edafológica se localiza en las Serranías de la Penibética, sobre calizas y dolomías de relieve accidentado, con formas de disolución que, a veces, generan paisajes kársticos. Las pendientes son escarpadas, superiores en muchos casos al 30%. Se trata de suelos limitados en profundidad por una roca continua, coherente y dura. La Unidad 19 presenta una asociación de litosoles, luvisoles crómicos y rendsinas con inclusiones de cambisoles cálcicos, frecuentemente aflorantes. Les acompañan en zonas bajas de ladera y en valles de montaña los luvisoles crómicos – perfil ABT C – relativamente delgados. Las rendsinas – perfil AC – se encuentran a media ladera en áreas forestales húmedas, mientras que aparecen cambisoles cálcicos sobre coluvios pedregosos de piedemonte. Los luvisoles (crómicos) son relativamente delgados, ocupando las zonas más bajas de laderas y valles de montaña. También aparecen, en forma discontinua, afloramientos de roca caliza. Los horizontes Bt, argílicos, son de colores pardos amarillentos y pardos rojizos a rojos. El ión calcio predomina asimismo en el complejo de cambio, que presenta elevada saturación en bases. En los piedemontes existen coluvios de estos materiales, sobre los que se desarrollan cambisoles con alta pedregosidad. La superficie ocupada por esta unidad edafológica se corresponde, en su mayor parte, con la zona de Sierra Blanca, al Norte del municipio. El límite Sur de esta unidad está ubicado aproximadamente en la zona de Llanos de Nagüeles, donde comienza la siguiente unidad edafológica (cambisol eútrico).

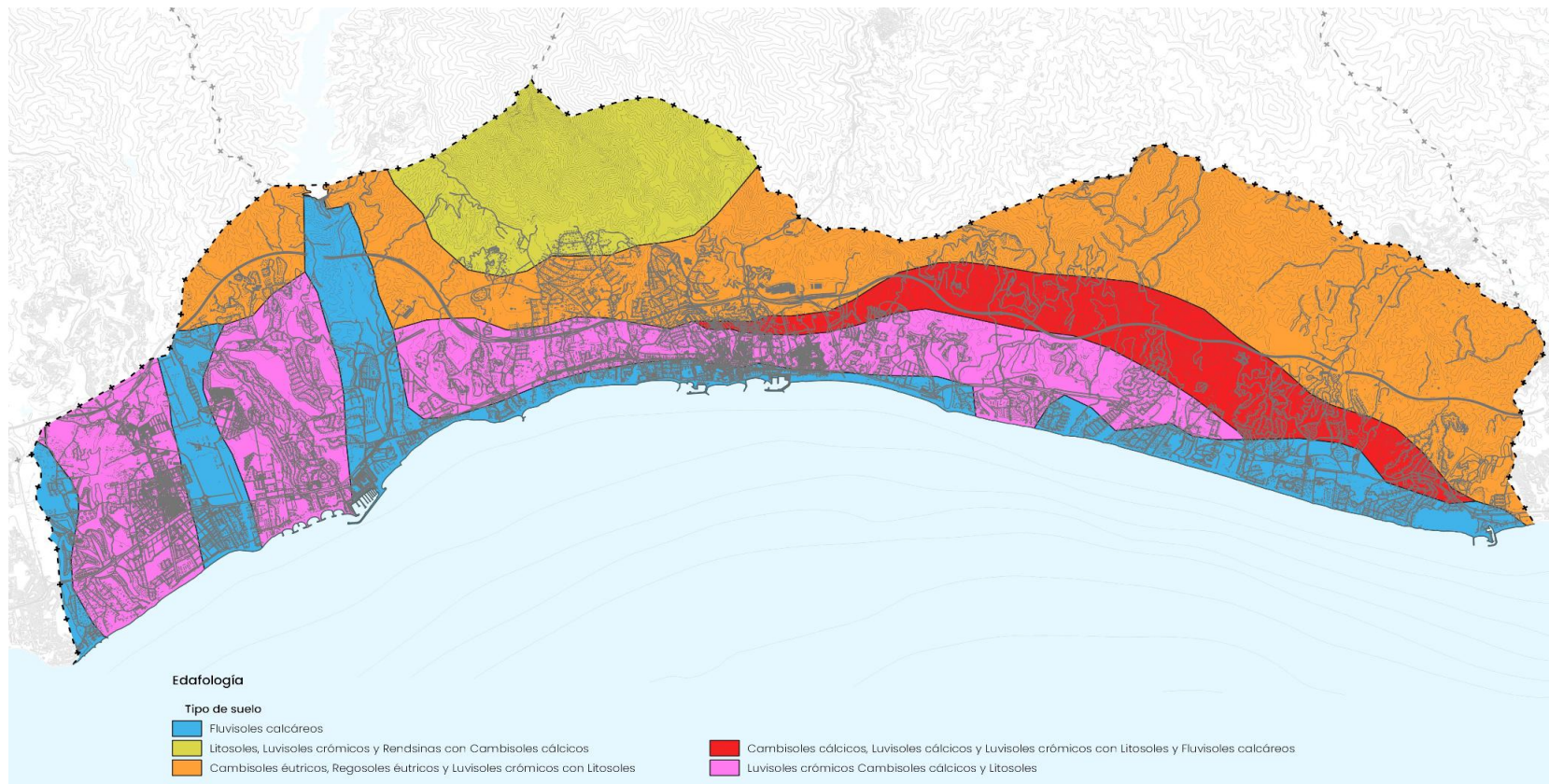
Cambisoles

Son suelos medianamente evolucionados, pobres en materia orgánica que presentan un perfil tipo A-(B)-C en el que puede aparecer un horizonte cámbico (B) que presenta un moderado grado de evolución. Son tierras

pardas originadas sobre roca ácida, por lo que el perfil del suelo presenta características ligeramente ácidas. A modo genérico, sobre las zonas de piedemonte, el suelo predominante es el Cambisol eútrico (Unidad 32). El factor que controla básicamente la formación de este tipo de suelo es la litología. Estos suelos presentan texturas franco-arenosas a francas, con abundancia de fragmentos de granos gruesos. Destaca por la gran ausencia de material carbonatado. El espesor del suelo generado es

moderado, con un horizonte C constituido por fragmentos de rocas metamórficas muy fragmentadas a 25-40 cm de profundidad. Son suelos moderadamente ácidos, sin carbonatos. En superficies antiguas relictas, de pendiente moderadas y reservadas de la erosión, se generan Luvisoles. Estos suelos suelen tener un solem de hasta 2 m manifestando su pertenencia a suelos antiguos. Aparecen litosoles en aquellas áreas donde la roca madre compacta es muy somera.

Esta unidad ocupa una gran superficie dentro del término municipal, encontrándose en tres zonas bien diferenciadas. En la más occidental, ocupa la franja de menor superficie al Norte del municipio, donde existe el paraje de Los Naranjos o el Embalse de Las Tortugas. La franja ubicada en la zona Meridional, ocupa una gran superficie y se encuentra al Sur de Sierra Blanca, rodeando la unidad edafológica litosol. La franja que se encuentra en la región más Oriental, también de gran superficie, se localiza



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

al Norte del término municipal, desde la Atalaya a las lomas de puerto Llano. Las tres franjas de superficie que representan esta unidad edafológica presentan una clara continuidad en la zona Meridional y Oriental, sin embargo, presentan una discontinuidad en la zona Occidental, provocada por la presencia de una franja de la unidad edafológica fluvial calcáreo.

Aparecen asimismo cambisoles cálcicos (Unidad 47) en zonas de piedemonte del sector oriental de Marbella, en paralelo a la línea de costa y entre las unidades edafológicas cambisol eútrico y luvisol crómico. El Cambisol eútrico es rico o muy rico en nutrientes o bases (Ca, Mg, K y Na) mientras que el Cambisol cálcico suele tener una capa superior enriquecida de carbonatos secundarios. Por tanto, se considera que el Cambisol eútrico presenta mejores condiciones para el cultivo (según la clasificación americana el Cambisol eútrico correspondería al orden Inceptisol). Generalmente los Cambisoles constituyen buenas tierras agrícolas y suelen presentar una adecuada fertilidad, tanto desde el punto de vista físico como químico, siendo usados intensamente en agricultura y ganadería. Los Cambisoles eútricos de la zona templada están considerados entre los suelos más productivos mientras que los Cambisoles calcáricos en llanuras aluviales (irrigadas) en la zona seca son intensamente usados para producir cultivos de consumo y aceite de oleaginosas. Los Cambisoles eútricos, calcáricos y crómicos en colinas o terrenos ondulados (principalmente coluviales) son empleados para una gran variedad de cultivos anuales y perennes o son usados como tierras para el pastoreo.

Luvisoles crómicos

Corresponden a superficies antiguas de materiales descarboxados. Cuando los materiales son calcáreos presentan un horizonte de acumulación de carbonatos secundarios en forma de nódulos o manchas, sin la suficiente potencia o situado a excesiva profundidad para considerarlo como Luvisol cálcico. En las proximidades de los afloramientos calcáreos son corrientes las inclusiones de Cambisoles cálcicos y Litosoles. Esta unidad 52 está presente en el extremo occidental y centro del municipio en dos franjas de gran superficie, intercaladas entre tres franjas de la unidad edafológica fluvial calcáreo: entre las cuencas del Río Guadalmina y del Río Guadaíza la franja más occidental; entre las cuencas del Río Guadaíza y Río Verde, una segunda; y una tercera franja horizontal aislada al Sur y en la región Meridional, paralela a la zona litoral, entre los fluvisoles calcáreos y los cambisoles eútrico.

2.7.- HIDROGRAFÍA E HIDROLOGÍA

La hidrología es un aspecto clave, tanto en lo que a agente morfogenético se refiere, como por la disponibilidad del recurso hídrico y las afecciones territoriales que produce para la asignación de usos dentro de un territorio.

Que la disponibilidad de agua esté garantizada es fundamental para el desarrollo de las actividades económicas y el abastecimiento de agua de consumo humano a las ciudades. Al mismo tiempo su presencia superficial o subterránea impone una serie de servidumbres reguladas por la Ley de Aguas y el Reglamento del Dominio Hidráulico.

2.7.1.- Hidrografía

Los ríos y arroyos que cruzan el ámbito de estudio pertenecen a la Cuenca del Sur. Toda el área queda condicionada por las Cordilleras béticas, compuesta por elevaciones montañosas a escasos metros de la costa, que ocasionan la existencia de grandes desniveles determinando una red hídrica de gran vigor, torrencialidad y juventud.

Desde un punto de vista hidrográfico y en el marco del Plan Hidrológico Nacional, el municipio de Marbella queda encuadrado en su totalidad en el subsistema I-3 "Cuencas vertientes al mar entre las desembocaduras de los ríos Guadiaro y Guadalhorce", inserta en el sistema "Serranía de Ronda". La bondad del clima de la costa donde prevalecen las temperaturas suaves a lo largo de todo el año, un elevado número de horas de sol y precipitaciones escasas, contrasta con la importancia relativa de sus recursos hídricos en un espacio de tan reducidas dimensiones, debido a que se encuentra también muy cercana la importante cuenca pluviométrica de Grazalema.

La red hídrica debe su configuración principalmente al relieve y al clima. Por un lado, la presencia muy cercana a la costa de grades relieves implica un perfil de los ríos de muy elevada pendiente y corto recorrido. Como consecuencia, las precipitaciones, propias del clima Mediterráneo, se caracterizan por una fuerte irregularidad anual e interanual que repercuten en el comportamiento de estos ríos mostrándose a modo de ramblas que funcionan torrencialmente.

En el territorio de Marbella, se pueden diferenciar cuatro pequeñas cuencas en torno a los ríos principales, las cuales recogen la mayor parte del agua que circula por los terrenos del mismo, y que se pueden considerar como las primordiales:

- Cuenca del Río Guadalmina.
- Cuenca del Río Guadaíza.
- Cuenca del Río Verde.
- Cuenca del Río Real.

Cuenca del Río Guadalmina.- Tiene su nacimiento en las estribaciones meridionales de la Serranía de Ronda. Allí recoge las aguas de los torrentes que drenan el cono Sur del municipio de Igualeja y desde el paraje conocido como "Vega Marbella", a 580 m de altitud, emprende su recorrido hacia el mar. La resistencia de los materiales por los que discurre y la fuerte pendiente que tiene que salvar, le obligan a encajarse en la roca formando

todo tipo de gargantas y recovecos, hasta llegar a la población de Benahavís, cuyo término municipal atraviesa de Norte a Sur. A partir de esta zona decrece considerablemente la pendiente del Río y el fondo de su estrecho valle empieza a tomar la forma de artesa, para entrar en el Término de Marbella en un relieve suavemente ondulado. Es en este momento cuando se convierte en río fronterizo de los municipios de Estepona y Marbella, y tras discurrir por un tramo de unos 4 km escasos desemboca en el mar, tras un recorrido aproximado de 22,62 km, en el que ha ido recogiendo los aportes de una cuenca de unos 67,40 km².

Cuenca del Río Guadaíza.- Nace igualmente en las estribaciones de la Serranía de Ronda, entre la Sierra de Trinchuelos y los Cerros del Duque (Sierra de las Apretaderas), en el extremo más septentrional del municipio de Benahavís. Su recorrido, aunque parecido al del Río Guadalmina, es más rectilíneo, con curvas y contracurvas menos pronunciadas. Las pendientes que tiene que salvar son, si cabe, mayores, con desniveles de hasta 700 m. Poco antes de entrar en el municipio de Marbella por el paraje de "Haza del Moral", comienza a ensanchar su fondo, dando cabida a aguas que, si en verano son muy escasas o inexistentes, en período de lluvias son abundantes. Esta circunstancia ha sido aprovechada para la construcción de un canal que transporta y distribuye sus aguas por parte de la zona agrícola que se extiende al Norte de San Pedro de Alcántara. La gran actividad erosiva de este río se manifiesta en el importante aluvial que ha formado en las proximidades de San Pedro de Alcántara, y sobre el que se asienta uno de los reductos agrícolas más importantes del municipio de Marbella. El recorrido aproximado de su cauce es de unos 22,18 km y la extensión de su cuenca de 64 km².

Cuenca del Río Verde.- Se trata del río es el más importante de Marbella. El río Verde nace entre las peridotitas del cerro Abanto y las calizas del cerro Alcor, cruza el municipio de Istán y tras una trayectoria de marcado sentido Norte-Sur desemboca en el Mediterráneo atravesando el municipio de Marbella. A su paso por el municipio de Istán se le unen las aguas del arroyo del Bote y del arroyo Río del Molino, con otra surgencia de agua procedente de la cañada de "Juan Inglés" en Sierra Blanca. Al lugar donde nace este río se le denomina "Fuente del Río Verde", y se localiza en la intersección entre los términos municipales de Tolox, Istán y Parauta. La surgencia de Río Verde, a cota 675 m.s.n.m., con un caudal medio de 550 l/s, se localiza en el borde meridional, en el contacto con las peridotitas alpujárrides y está relacionado con otra importante fractura de dirección NWSE, la falla de las Turquillas. El aluvial que cubre el fondo de este valle ha dado lugar a suelos muy fértiles que han sido aprovechados para la implantación de una rica agricultura. De tal forma que, aguas abajo aparecen todavía pequeñas huertas, pero prácticamente rodeadas por el fenómeno urbanizador unido al turismo. Finalmente, tras ser ligeramente desviado hacia el oeste por una pequeña flecha o cuña litoral, éste desemboca en el Mar Mediterráneo, al este de Puerto Banús, después de un

recorrido aproximado de 28,02 km y de recoger los aportes de una cuenca de unos 96,50 km², de los que sólo 11 pertenecen a Marbella.

Cuenca del Río Real.- El Río Real recibe este nombre en las inmediaciones de Ojén, donde el Arroyo Almada y el Arroyo del Tejar se unen. Se forma con los torrentes de la vertiente oriental de la Sierra Blanca y los de la Sierra Bermeja de Ojén. Rodea al núcleo de Ojén y, tras unirse con varios arroyos a lo largo de un recorrido de unos 4 km por el Término de Ojén, penetra en el de Marbella junto al antiguo Camino de los Molinos. El recorrido de este río por las tierras marbellíes es muy corto, ya que desemboca en el Mar Mediterráneo a unos 4 km escasos al este de Marbella, después de recoger los aportes de una cuenca de 28,5 km². A pesar de ser un río pequeño, su capacidad erosiva también es importante. Prueba de ello es el hecho de que en otros tiempos surgieran en sus orillas varios molinos harineros, evidencia de que sus aguas tenían la fuerza suficiente como para mantener este tipo de actividad.

Las características de la red hidrográfica, tanto en lo relativo a los cursos como al régimen de sus aguas, están influidas por un conjunto de factores, agrupables en dos categorías: relieve e hidrometeorología.

El relieve queda vertebrado por el conjunto que conforman las Sierras de Mijas, Alpujata y Blanca. Por la naturaleza de los materiales, calcáreos, ambas sierras se resuelven como zonas de acumulación de agua subterránea, que vuelve a la superficie en forma de manantiales allí donde los materiales silíceos entran en contacto con los mármoles. El carácter litoral de las sierras, de las que parte el drenaje del municipio, hace que estos cursos tengan un recorrido muy corto, que además se realiza salvando fuertes pendientes, lo que origina que, prácticamente todos ellos, se comporten como auténticos torrentes.

La hidrometeorología influye directamente sobre el régimen de caudal. El municipio de Marbella queda incluido en el grupo de "clima de latitudes medias", y dentro de este en el tipo mediterráneo. En cuanto el régimen térmico, la variación térmica es moderada, con veranos cálidos a calurosos e inviernos suaves. El régimen de los ríos que surcan el término municipal se ajusta a las características generales de tipo pluvial subtropical o subtropical mediterráneo; todos ellos presentan un máximo de caudal en invierno y una sequía larga y pronunciada en verano, resultado de lo cual es una irregularidad intraanual muy pronunciada.

Esta marcada irregularidad hace que, salvo en aquellos casos en que el curso está regulado por embalses o por manantiales, el agua discurra por ellos de modo intermitente, coincidiendo con los periodos de lluvias; permaneciendo secos durante una buena parte del año. Así pues, en esta red hidrográfica predomina la escorrentía estacional. A pesar de la escasa longitud y del discurrir discontinuo de las aguas de los cauces, lo abrupto del terreno en las cabeceras de cuencas y buena parte de su recorrido hacen que sean cursos muy activos en los procesos de erosión, lo que va a

traer importantes consecuencias para el medio natural y para las relaciones humanas con ese medio.

2.7.2.- Hidrografía - Embalses

El municipio de Marbella cuenta con cuatro embalses: el de la Concepción (el más importante), el Nuevo del Ángel, el Viejo del Ángel o las Tortugas, y el de Las Medranas.

El embalse de Las Medranas es de pequeña capacidad y superficie. Se encuentra sobre el Arroyo del Chopo y se localiza en el paraje denominado "Medrana", en el extremo Oeste del término municipal de Marbella.

Los embalses Nuevo del Ángel y Viejo del Ángel están construidos sobre el cauce de dos afluentes del Arroyo Benabato, siendo de 1900 y 1850 respectivamente. El primero tiene una capacidad de 0,20 hm³ y una superficie de 4 Ha, y el segundo de 0,30 hm³ y 1 Ha. Ambos se ubican en el extremo Noroeste del término, muy próximos entre sí y separados por las urbanizaciones El Ángel y Alona.

El embalse de la Concepción se construyó en la década de los 70 para abastecer a toda la Costa del Sol, desde Manilva a Torremolinos. Hoy en día atiende al abastecimiento de agua potable de unos 450.000 habitantes equivalentes, distribuidos por los municipios de Benalmádena, Fuengirola, Mijas, Benahavís, Casares y Manilva.

La capacidad del embalse alcanza los 56 hm³ y abarca una superficie de 214 Has. Recibe aportaciones de los caudales de avenida de los ríos Guadaíza, Guadalmina y Guadalmansa, afluentes al Mediterráneo, con cursos sensiblemente paralelos al del Verde; estas conexiones se realizan a través de presas de derivación y conducciones en túnel, que proporcionan una aportación media del orden del 60% respecto de la del río Verde.

2.7.3.- Hidrología-Masas de Agua Subterráneas

Marbella - Estepona (M.A.S. 060.040).

La masa de agua subterránea 060.040 se extiende a lo largo de la franja costera entre la Cala de Mijas, al Este, y Manilva, al Oeste. Al Norte, queda delimitada por la cadena montañosa que va desde la Sierra Bermeja (en la parte occidental) hasta las estribaciones meridionales de la Sierra Alpujata (en la parte oriental), pasando por Sierra Blanca. Estos relieves constituyen la cabecera de muchos ríos de régimen irregular, entre los que cabe citar, de oeste a este, los siguientes: Padrón, Castor, Velerín, Guadalmansa, Guadalmina, Guadaíza, Verde y Real. En esta masa de agua, el Ministerio de Medio Ambiente incluyó la unidad hidrogeológica Marbella -Estepona y una serie de acuíferos menores, como son los carbonatados de Sierras de Crestellina (Casares), de los Canutos o de la Utrera (Manilva) y de Benahavís y los pequeños acuíferos detríticos costeros de Manilva y la Cala de Mijas. Esferoidal

La franja costera está formada por dos conjuntos sedimentarios principales, uno inferior de edad Plioceno y otro superior del Cuaternario, que se apoyan, discordantes, sobre un sustrato de peridotitas y gneises del Complejo Alpujárride y pizarras y grauwacas del Maláguide. Dentro del conjunto plioceno, a su vez, se pueden distinguir dos tramos: uno basal, que aflora principalmente al norte de Puerto Banús y en las inmediaciones de Estepona, tiene 20-40 m de espesor y está formado por conglomerados que, hacia el Sur, disminuyen de tamaño de grano; y, un tramo superior, con arenas en la base y hacia el borde septentrional de los afloramientos (sector de la Mezquita de Marbella) y margas, más o menos arenosas, hacia techo y hacia el mar (Marbella, San Pedro de Alcántara, Estepona). El conjunto de materiales pliocenos se encuentra ligeramente basculado hacia el mar, con un buzamiento generalizado de 5 a 10°, y alcanza los mayores espesores (hasta 150 m) en la línea de costa, aunque la potencia media es de 100 a 120 m.

Los sedimentos cuaternarios se encuentran discordantes sobre los anteriores y son, fundamentalmente, de dos tipos: fluviales y eólicos. Los primeros están formados por cantos rodados, gravas y arenas, con una escasa matriz limo-arcillosa, y han sido depositados por los ríos actuales. Los principales afloramientos se localizan en los Ríos Padrón, Castor, Guadalmansa, Guadalmina, Guadaíza y Verde, donde llegan a alcanzar anchuras de 500 m y potencias cercanas a 40 m en algún caso. Los sedimentos eólicos son arenas de granulometría muy homogénea, que constituyen un antiguo manto de dunas situado en la zona de Elviria-Cabo Pino, de hasta 500 m de anchura y 12 m de espesor.

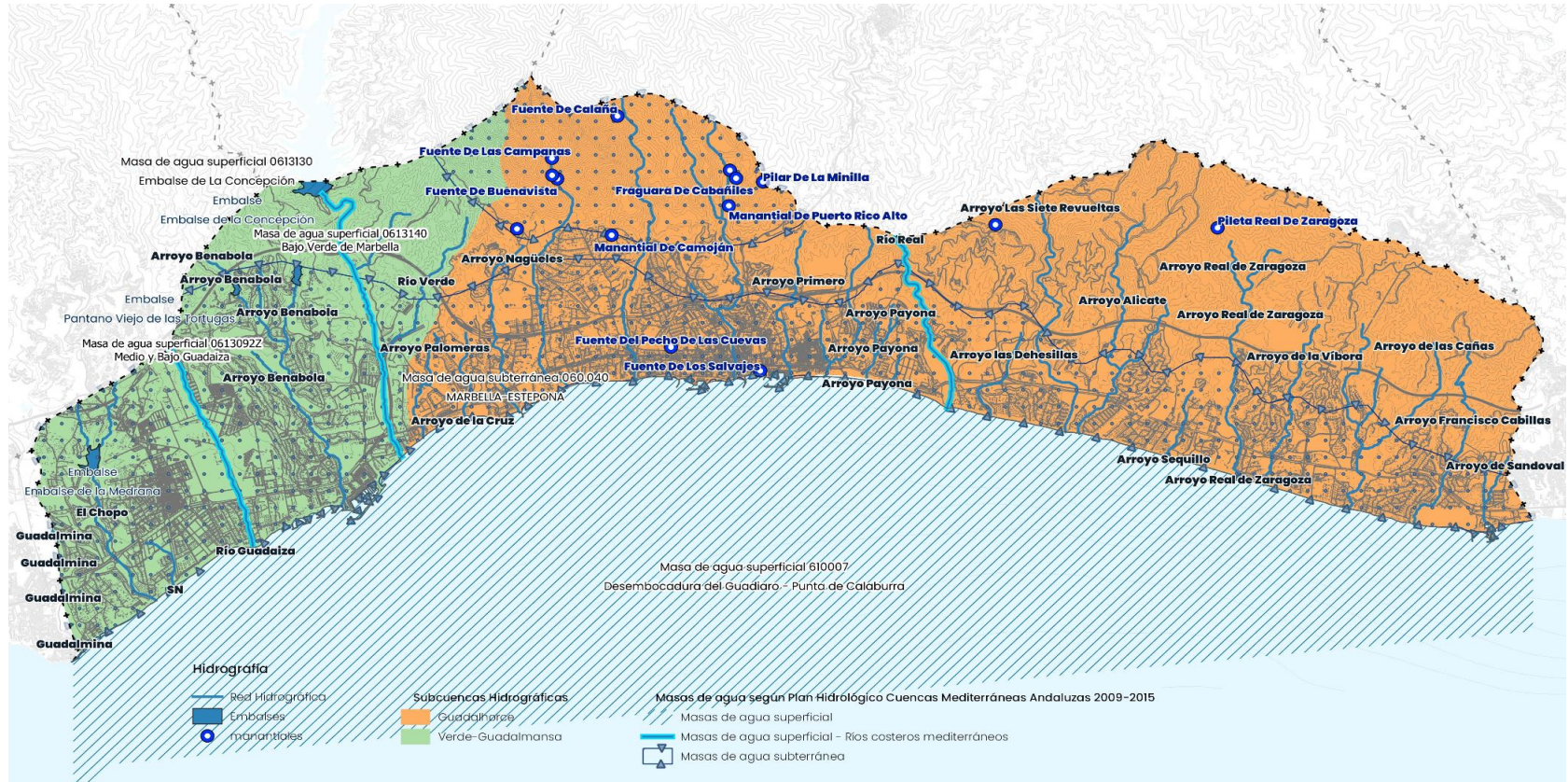
Los acuíferos más importantes de la masa de agua subterránea están formados por los materiales pliocenos y cuaternarios que afloran entre Estepona y el límite y la Cala de Mijas, con una superficie total de 80 km². La gran longitud de afloramientos pliocuaternarios (40 km) en relación con su anchura (2 km), unida a las variaciones de espesores y de litologías de los materiales acuíferos, hace que se puedan diferenciar varios sectores, desde el punto de vista de la gestión y explotación, de Oeste a Este: Estepona-aluvial del Padrón, aluvial del Guadalmina, San Pedro-Medranas, Aloha-Puerto Banús, aluvial del Río Verde, Señorío de Marbella y Marbella sector oriental.

Los materiales pliocenos constituyen un acuífero detrítico multicapa, con el tramo basal confinado hacia la costa y libre hacia el interior, excepto en el sector del Señorío de Marbella, donde el acuífero libre llega hasta la costa y los niveles permeables contactan con el mar. Los sedimentos pliocenos con mayor tamaño de grano presentan, en su conjunto, buenas características hidráulicas, aunque existe una distribución irregular de los mismos a lo largo de sus afloramientos. La transmisividad de estos materiales acuíferos está comprendida entre 250 y 500 m²/día, e incluso llega a ser de 2.000 m²/día en algunas áreas, mientras que el coeficiente de almacenamiento varía entre 5,7×10⁻³ y 2,6×10⁻⁴. En la mayor parte del acuífero, el nivel piezométrico se encuentra entre 10 y 40 m de profundidad

y, en gran parte de su extensión, tiene un comportamiento propio de acuífero confinado; de hecho hay sondeos artesianos, situados en cotas bajas o cerca de la costa. Las isopiezas varían desde 15 m.s.n.m. en el borde septentrional y 0 m.s.n.m. en la línea de costa. Las isopiezas tienen un trazado general paralelo al litoral, con gradientes hacia el sur, que varían entre el 6% bajo la ciudad de Marbella y el 0,5 % en San Pedro de Alcántara. Durante periodos de sequía, se han registrado niveles piezométricos por

debajo del nivel del mar. Desde el año 2000 se está realizando recarga artificial en el acuífero plioceno, concretamente en la zona del Señorío de Marbella, aprovechando agua del manantial de Camoján, situado en la vertiente meridional de Sierra Blanca. El dispositivo de inyección empleado corresponde a un sondeo con capacidad de admisión en torno a 40 l/s, con el que se ha logrado contener los descensos piezométricos y la intrusión marina que afectaban a este sector.

Por lo que respecta a los depósitos aluviales, cabe destacar los asociados a los Ríos Padrón, Guadaiza, Guadalmina y Verde, que tienen transmisividades muy elevadas, entre 2.000 y 16.000 m²/día, y el coeficiente de almacenamiento es del 5 al 10%. Se trata de acuíferos libres cuyo nivel piezométrico se encuentra, normalmente, a menos de 10 m de profundidad y el gradiente piezométrico es del 1 al 1,5%, en el sentido de la pendiente del terreno. Los datos piezométricos disponibles indican la existencia de saltos



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

y discontinuidades entre los acuíferos plioceno y cuaternario. Por lo general, el nivel piezométrico se encuentra a mayor cota en la parte septentrional de los acuíferos aluviales, mientras que en las proximidades a la costa la cota piezométrica es más alta en el acuífero plioceno.

Las evoluciones piezométricas disponibles, del acuífero plioceno y del cuaternario, muestran importantes variaciones, estacionales y plurianuales, ligadas al régimen de explotación y a las precipitaciones. Las variaciones estacionales son de orden métrico (5 a 10 m), con máximos en primavera y mínimos en octubre, y afectan tanto al plioceno como a los aluviales. A escala plurianual se registran variaciones decamétricas en el acuífero plioceno y mucho más atenuadas en los aluviales, con mínimos en periodos secos.

La recarga de los acuíferos costeros se produce, fundamentalmente, por infiltración de una parte de las precipitaciones que caen sobre los afloramientos permeables y por infiltración de escorrentía superficial que circula por los cauces. La primera componente debe ser más importante en la alimentación del acuífero plioceno, dada la mayor extensión de éste. A partir de una precipitación media de 680 mm y un coeficiente de infiltración medio del 18-20% (valor promedio del balance hidrometeorológico), resulta una recarga de 10 hm³/año. Por lo que respecta a la infiltración de la escorrentía debe ser mayor en los acuíferos aluviales, dada su relación con los cauces fluviales. El caudal de los ríos que atraviesan la masa de agua tiene un marcado carácter estacional y, en condiciones medias, totaliza más de 100 hm³/año, de los que una cantidad no bien cuantificada pasa a alimentar los acuíferos aluviales y, eventualmente, al plioceno. En los balances previos de la unidad hidrogeológica Marbella-Estepona se evaluó esta alimentación desde los cauces entre 20,8 y 28,3 hm³/año. La construcción de la presa de Río Verde y varios azudes en los ríos situados al oeste (Guadalmansa, Guadalmina y Guadaluza), para laminar las crecidas y trasvasar el agua hacia el embalse de Río Verde, han disminuido esta componente de la recarga. Como entradas hay que contabilizar, también, el caudal de agua que se utiliza para hacer recarga artificial en el acuífero plioceno (0,175 a 0,25 hm³/año) y los retornos de riegos, que cada vez son menos, por lo que ambas componentes son de escasa magnitud a efectos del balance hidrogeológico global.

Sierra Blanca (M.A.S. 060.067).

La masa de agua de Sierra Blanca está formada, fundamentalmente, por el macizo montañoso del mismo nombre. Incluye también la Sierra de Guaro, adyacente a la localidad homónima, por razones de proximidad geográfica y afinidad geológica, pero están desconectadas hidrogeológicamente. Constituye la divisoria hidrográfica entre los arroyos vertientes al Río Guadalhorce (al Norte), tributarios del Río Verde (Oeste) y cauces que descargan directamente en el Mar Mediterráneo (al Sur).

La Sierra Blanca tiene aproximadamente 90 km² de superficie y está limitada en sus bordes por materiales de baja permeabilidad: arcillas del Flysch y margas del Plioceno, al Norte; y migmatitas, peridotitas y gneises alpujarrides, al Sur, Este y Oeste. En Sierra Blanca se distinguen dos sectores hidrogeológicos, con sistemas acuíferos de diferente geometría, condicionada por la estructura geológica. El sector occidental está formado por tres acuíferos (Istán, Marbella y Ojén) con geometrías en forma de "fondo de saco", debido al carácter tumbado de los pliegues sinclinales de borde y a que la vergencia de los mismos es siempre hacia el interior de la sierra. Sin embargo, el sector oriental de Sierra Blanca constituye un único acuífero (Coin) de geometría relativamente tabular.

En el sector occidental de Sierra Blanca los manantiales surgen a diferentes cotas: 330-440 m.s.n.m. en la parte septentrional (manantiales de Istán y Moratán, respectivamente), 175-192 m.s.n.m. en la meridional (manantiales de Nagüeles y Camoján) y 290-405 m.s.n.m. en la oriental (Fuente Cañada y Puerto Rico y Ojén). En los manantiales de este sector se registran bruscos aumentos de caudal ante las precipitaciones, pasan de estar prácticamente agotados a drenar caudales de varios centenares de l/s e incluso m³/s. La evolución piezométrica presenta una forma similar al hidrograma de los manantiales y el nivel freático varía normalmente por encima de la cota de surgencia de éstos, de manera proporcional a la magnitud de la recarga. Las aguas de estos manantiales presentan baja mineralización (conductividad eléctrica <400 µS/cm), son de facies bicarbonatada cálcica y experimentan importantes diluciones por la infiltración rápida de las aguas de lluvia. Por tanto, los sistemas acuíferos del sector occidental de Sierra Blanca presentan un cierto grado de karstificación funcional, sobre todo en la zona no saturada, con escasa inercia ante las precipitaciones.

Sierra Blanca, en conjunto, tiene unas entradas o recursos medios de 27 hm³/año. En el sector occidental, la precipitación media es de 40 hm³/año, a partir de la cual se genera una evapotranspiración de 20 hm³/año, una escorrentía de 7 hm³/año hacia los arroyos vertientes a Río Verde y hacia el Mar Mediterráneo y una recarga a los acuíferos de 13 hm³/año por infiltración del agua de lluvia. Estos recursos medios se distribuyen, aproximadamente, del siguiente modo: 5 hm³/año el acuífero de Istán, 5 hm³/año el de Marbella y 3 hm³/año el de Ojén.

Dado el comportamiento kárstico de estos acuíferos, las reservas de agua por debajo de la cota de los manantiales son escasas y los sondeos realizados en su entorno presentan bajo rendimiento, hasta el extremo de que la mayoría no se han instalado, porque los mármoles presentan pocos tramos karstificados en la zona saturada. Así, los acuíferos funcionan en régimen de descarga natural y el aprovechamiento de los recursos de agua es bastante limitado, básicamente para abastecimiento urbano de Istán y Ojén y para regadío de menos de 100 Has. en cada uno de ambos municipios. El municipio de Marbella aprovecha las aguas drenadas por el

manantial de Puerto Rico, de caudal muy variable por su régimen kárstico, y un sondeo ubicado en las proximidades del manantial de Camoján.

Las aguas subterráneas de Sierra Blanca son de buena calidad química para abastecimiento urbano y para regadío. Presentan una conductividad eléctrica (salinidad) moderada. Los contenidos en nitratos son inferiores a 3 mg/L, lo cual denota la inexistencia de contaminación por compuestos nitrogenados. No obstante, conviene tener presente que todos los acuíferos de la masa de agua de Sierra Blanca presentan un grado medio-alto de vulnerabilidad a la contaminación. Por ello no es conveniente emplazar actividades potencialmente contaminantes (urbanizaciones, cultivos) encima ellos, sobre todo en las inmediaciones de las zonas de descarga (Arroyos Alcazarín y Pereilas y manantial de Coin), donde el nivel piezométrico está más cerca de la superficie. En este sentido las urbanizaciones que se están llevando a cabo en la parte oriental de los llanos de Coin y en la población de Ojén suponen una presión sobre los acuíferos infrayacentes, no sólo por el aumento de la demanda de agua y de la explotación que conllevan, sino también por el peligro de deterioro de la buena calidad natural del agua.

2.8.- VEGETACIÓN Y FAUNA

La Vegetación, junto con la Fauna, compone el apartado biótico de los bloques descriptivos del medio físico y natural, necesario en este enfoque integral de valoración de la capacidad de acogida del territorio y por tanto imprescindible para la asignación de usos en el mismo.

2.8.1.- Vegetación Potencial

La Flora, entendida como la vegetación autóctona que aparece de forma natural en una determinada región, es el resultado de continuas adaptaciones de la misma a lo largo de millones de años a las condiciones cambiantes del medio abiótico, biótico y climatológico. Constituye uno de los elementos principales del paisaje, y su tipología, de alguna forma, resume el resto de componentes ecológicos presentes en cualquier ecosistema. La influencia del hombre sobre la vegetación viene desde antiguo, y en la actualidad no existen masas forestales que no estén intervenidas con más o menos intensidad por la acción antrópica. A pesar de ello, el valor socioecológico y económico de éstas es incalculable. Es un lujo del patrimonio natural, y para el término municipal, contar con zonas de montaña cubiertas de vegetación arbórea (alcornoques, encinas, acebuches, etc.), lo que obliga a toda la sociedad a su conservación y protección. Para su justa valoración se han de manejar factores de diversidad, abundancia, representatividad, presencia de endemismos, especies protegidas, conservación, etc., aplicados a la vegetación autóctona de cada lugar.

Se trata en este apartado de determinar cuáles son, entonces, esas comunidades vegetales autóctonas (potenciales o climáticas) que corresponden a la situación biogeográfica de Marbella, con cuáles de ellas cuenta en la actualidad y cuál es su estado de conservación. Según el Mapa de Regiones Biogeográficas, Provincias y Sectores Corológicos, y el de Series de Vegetación de Rivas Martínez, el municipio se incluiría dentro de la Región Biogeográfica Mediterránea, Piso Termomediterráneo, Provincia Gaditano-onubo-algarviense (zona occidental del municipio) y Bética (zona oriental del municipio), Sector Corológico Gaditano (zona occidental del municipio) y Sector Corológico Rondeño (zona oriental del municipio), Ombroclima Subhúmedo.

Cabe distinguir entre las series de vegetación climáticas o climatofílicas, es decir, las que inician y ubican en suelos que sólo reciben el agua de lluvia (dominios climáticos) y las edafofílicas, que prosperan en suelos o medios excepcionales. Entre estas últimas las más generales son las propias de los suelos hidromorfos o semiterrestres por escorrentía o existencia de aguas freáticas que se designan como series edafohigrófilas, y las que se ubican en estaciones acusadamente más áridas respecto a la media (laderas abruptas, cantiles, crestas, arenales, etcétera), que se denominan series edafoferofílicas.

De este modo y según el anterior encuadre biogeográfico, para el ámbito del término municipal de Marbella, corresponden las siguientes series de vegetación potencial:

Series climatofílicas

Mc-Qs Serie termomediterránea rifeña, luso-extremadurensis y algarviense subhúmedo-húmeda y silicícola del alcornoque (*Quercus suber*): *Myrto communis-Querceto suberis* S.

Se trata de la serie de vegetación potencial dominante en el municipio de Marbella. La formación potencial es un alcornocal (*Myrto communis-Querceto suberis*), que en las umbrías y zonas más lluviosas se enriquece con quejigos (*Quercus faginea* subsp. *broteroi*). La orla preforestal y primera etapa de sustitución es un madroñal termófilo (*Phillyreo angustifoliae-Arbutetum unedonis pistacietosum lentisci*) que en las exposiciones Norte es de carácter ombrófilo (subas. *viburnetosum tim*). En cambio, en las zonas con una xericidad más acusada es un coscojal-espinar (*Asparago-Rhamnetum oleoidis rhamnetosum oleoidis*). En la base de las sierras malagueñas suele presentarse un espinar-aulagar (*Asparago-Calicotometum villosae*). A veces se desarrollan en los claros pastoreados del alcornocal retamales (*Cytisetia scopariotriati*). En lugares más alterados y con menos suelo (por incendios normalmente) aparecen jarales (*Genista hirsutae-Cistetum ladaniferi subas. cistetosum monspeliensis, Calicotomo villosae-Genistetum hirsuti*) o un jaral-brezal (*Ulici eriocladi-Cistetum ladaniferi subas. ericetosum australis*). Cuando los suelos son esqueléticos y la xericidad muy marcada, se presenta un cantuesal (*Scillo-Lavanduletum sampaianae*) y si están algo alterados, con

cierto grado de nitrificación, cerrillares (*Dauco criniti-Hyparrhenietum hirtae*).

En condiciones de alta cobertura arbórea y suelos con horizonte húmico bien desarrollado pueden aparecer fragmentos de herbazal esciófilo (*Vincetosicum nigri-Origanetum virentis*), que representa la orla herbácea vivaz del alcornocal. Los pastizales terofíticos y oligotróficos son poco específicos (*Helianthemion guttati*), por nitrificación pueden pasar a pastizales subnitrófilos (*Trifolium cherleri-Taeniatheretum capitis-medusae*) o nitrófilos (*Bromo tectori-Stipetum capensis*). Estos pastizales, en base a una buena gestión ganadera, pueden evolucionar a majadales (*Trifolium subterranei-Poetum bulbosae*). En zonas encharcadas se desarrollan vallicares anuales (*Pulicario uliginosae-Agrostietum salmanticae*) y sobre suelos que soportan una cierta hidromorfia temporal vallicares vivaces agostantes (*Gaudinio fragilis-Agrostietum castellanae*), que también muestran buenas cualidades pascícolas.

O-Qs Serie termomediterránea gaditano-onubo-algarviense y tingitana seco-subhúmedo-húmeda sabulicola del alcornoque (*Quercus suber*): *Oleo-Querceto suberis* S.

Estos alcornocales han sido muy alterados por el hombre (aclareo y desmonte) para su utilización corchera, aprovechamiento del suelo para cultivos (frecuentemente de pino piñonero) y pasto para el ganado. Potencialmente ocuparían una franja costera en el sector más oriental del municipio. Se desarrolla en zonas termomediterráneas sobre arenales profundos y paleopodsoles. El alcornocal psammófilo (*Oleo-Querceto suberis*), en estado óptimo, es una estructura boscosa en cuyo estrato arbóreo prepondera *Quercus suber* y bajo cuyas copas se desarrolla un sotobosque sombrío en el que abundan lianas y arbustos sensibles a los fríos invernales. Como orla y primera etapa de sustitución se encuentra un espinar (*Asparago-Calicotometum villosae, Asparago-Rhamnetum oleoidis*). Otras etapas de la serie son el jaguarzal o monte blanco (*Thymo albicantis-Stauracanthetum genistoidis*), comunidad sabulicola constituida por caméfitos y nanofanerófitos xerófilos asentados sobre paleodunas y arenales interiores y el monte negro (*Erico scopariae-Ulicetum austri-lis*). Además, se puede encontrar una comunidad de Armería gaditana (*Centaureo exaratae-Armerietum gaditanae*), constituida fundamentalmente por especies vivaces a las que acompañan un buen número de terófitos efímeros durante la época favorable.

Tc-Qs Serie termomediterránea bético-gaditana y tingitana subhúmeda-húmeda verticila de *Olea sylvestris*: *Tamo communis-Oleeto sylvestris* S.

Serie termomediterránea subhúmedo-húmeda que constituye la vegetación potencial sobre suelos arcillosos de una buena parte del distrito Jerezano. En el municipio, los acebuchales presentarían una distribución en el sector centro occidental fraccionada por la serie anterior y las edafohigrófilas asociadas a los valles de los principales ríos.

La comunidad cabeza de serie es el acebuchal (*Tamo communis-Oleeto sylvestris*), que se encuentra entremezclado con lentiscas con espinos (*Asparago albi-Rhamnetum oleoidis*) y restos de aulagares (*Asperulo hirsuti-Ulicetum scabri*). En las zonas abiertas para el pastoreo, se localizan pastizales vivaces (*Hedysaro coronarii-Phalaridetum coerulescentis*) y pastizales de terófitos (*Velezio rigidae-Astericetum aquaticae*).

Mezcla de series climatofílicas y edafoferofílicas (Sm-Qr+ Rm-Jp.o)

Sm-Qr Serie termomediterránea, bética, algarviense y mauritánica, seco-subhúmeda, basófila de la encina (*Quercus rotundifolia*): *Smilaco mauritanicae-Querceto rotundifoliae* S. Faciación típica.

El encinar en su etapa madura, se corresponde con un Encinar termófilo denso, con numerosos arbustos y un estrato lianoide bien desarrollado y rico en elementos termófilos. Bajo la cobertura del bosque se desarrolla un herbazal nemoral. Como orla y primera etapa de sustitución aparece un coscojal-lentiscar (*Asparago albi-Rhamnetum oleoidis, Bupleuro gibraltari-Cistetum tentisci*) que varía en su composición según la biogeografía. Además aparecen una serie de comunidades como escobonales-retamales (*Coridothymo capitati-Genistetum haenseleri, Genisto retamoidis-Retametum sphaerocarphae*), espártales (*Lapiedro martiniezii-Stipetum tena-cissimae*), romerales-aulagares-tomillares (*Ulici baetici-Cistetum clusii, Asperulo hirsuti-Ulicetum scabri, Odontito purpureae-Thymetum baeticae, Teucrio lusitanici-Coridothymetum capitati*), albardares (comunidad de *Anthyllis cytisoides*), bolinares (*Lavandulo caesia-Genistetum equisetiflor-mis*), pastizales-cerrillares (*Ruto angustifoliae-Brachypodietum retusii, Aristida coerulescentis-Hyparrhenietum hirtae, Lotononido lupinifoliae-Hyparrhenietum sinaicae*) y tomillares nitrófilos (*Andryalo ragusinae-Artemisietum barrieli*).

Esta serie aparece mezclada con la serie de la edafoferofilia de la sabina mora en el ámbito de Sierra Blanca.

Rm-Jp.o Serie edafoferofilia meso-supramediterránea malacitano-almijarense, guadiciano-bacense, rondeña y subbética basófila de la sabina mora (*Juniperus phoenicea*): *Rhamno myrtifolii-Junipereto phoeniceae* S. Faciación occidental con *Rhamnus oleoides*.

Serie edafoferofilia que constituye la vegetación permanente de biotopos topográficamente accidentados con suelos poco desarrollados tales como roquedos, crestas y paredones sobre dolomías. Esta faciación occidental se presenta en el sector Rondeño y los distritos Malacitano-Axarquense y Bermejense. El sabinar (*Rhamno myrtifolii-Juniperetum phoeniceae*), alterna con los matorrales (*Ulici baetici-Lavanduletum lanatae*) y los terófitos (*Viola demetriae-Jonopsietum prolongoi*). En determinadas localidades solo se identifica un sabinar (comunidad de *Juniperus phoenicea*).

Series edafoixerófilas

Psa Geoserie edafoixerófila litoral termomediterránea mediterráneo-iberoatlántica psammófila.

Se extiende por la franja litoral más inmediata del sector oriental de la costa marbellí. Las dunas embrionarias están colonizadas por una comunidad de gramíneas vivaces (*Euphorbia paraliæ*-*Agropyretum junceiformis*), que es sustituida en las dunas móviles por un lastonar psammófilo (*Loto cretici*-*Ammophiletum australis*). En la primera línea de dunas fijas se desarrollan una serie de comunidades como son la del enebro sobre dunas (*Rhamno oleoidis*-*Juniperetum macrocarpae*) que se instala en las zonas fuertemente batidas por la maresía y cuya orla es el matorral de camarinas (*Rubio longifoliae*-*Coremetum albi*). Entre estas comunidades se localizan matorrales sobre dunas (*Artemisia crithmifoliae*-*Armerietum pungentis*) y los pastizales de terófitos efímeros. En el interior de las dunas fijas se presenta el sabinar sobre dunas (*Osyrio quadripartitae*-*Juniperetum turbinatae*) de crecimiento lento que se asienta en las dunas y paleodunas fuera de la influencia de los vientos marinos cargados de sales. La destrucción de este bosque propicia la aparición del jaguarzal o monte blanco (*Halimio halimifolii*-*Stauracanthetum genistoidis*).

Series edafohigrófilas

EH10 Geoserie edafohigrófila mesomediterránea inferior y termomediterránea rondeña, malacitano-almijareña, almeriense-occidental y manchego-espunense mesótrofa.

Aparece en ríos y arroyos que surcan los materiales del complejo Maláguide y Alpujárride en los que hay una mezcla de materiales silíceos (esquistos, filitas) y carbonatados (principalmente dolomías), así como peridotitas, serpentinas, etc. Esta complejidad geológica origina suelos con pH cercanos a la neutralidad, y una gran variación química, por lo que la definimos como mesótrofa. Se encuentra a partir del horizonte mesomediterráneo inferior hasta el termomediterráneo.

En Marbella se asocia a los valles de los Ríos Guadaíza y Verde. La vegetación edafohigrófila que tiene lugar en zonas térmicas y cuyos sustratos son mezcla de materiales silíceos y carbonatados, está representada en su primera banda por una saucedá termófila de *Salix pedicellata* y la segunda por una chopera blanca de *Populus alba*, con carácter mesótrofo y de las cuales se conocen pocos datos.

La geoserie EH10 presenta una faciación serpentínicola cuya mayor diferencia se halla en la presencia del endemismo rondeño de carácter serpentínicola *Galium viridiflorum*. La diferencia con otras geoserias en las que existen formaciones de *Populus alba* radica en la presencia de *Salix pedicellata*, elemento silícicola y termófilo que la separa de la serie basófila mesomediterránea (EH8.II), y en la abundancia de elementos caducifolios, que la aleja de la serie termomediterránea semiárida más oriental (EH18.II).

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

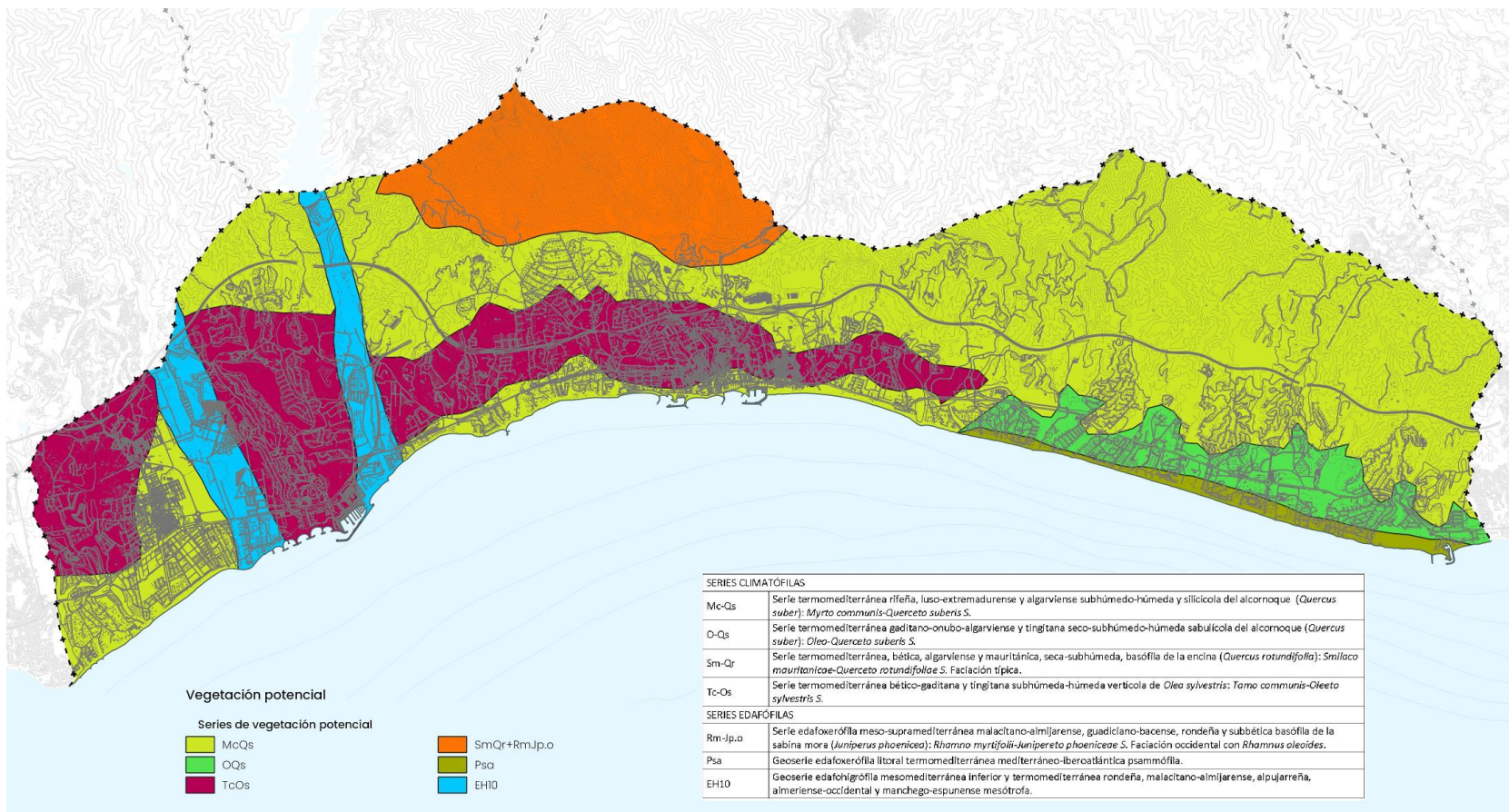
JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cefcd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



2.8.2.- Vegetación Actual

A. FORMACIONES DE QUERCÍNEAS.

Su especie principal es el alcornoque *Quercus suber*, uno de los árboles típicos y exclusivos de la Región Mediterránea, el cual pertenece a la familia de las Fagáceas y puede alcanzar entre los 5 y 10 m de altura. Su fruto es la bellota y de su corteza se obtiene el corcho.

Tanto por sus caracteres biológicos como por su propia organización, esta especie se adapta perfectamente al clima fundamentalmente seco (xeromorfo). A pesar de ello, tiene preferencia por los lugares con una humedad relativamente grande, con un mínimo de 500 mm de precipitación media anual, que en Marbella se alcanzan sobradamente debido a la influencia atlántica.

Además de esta especie arbórea, existe otra típica de la región mediterránea que es la encina *Quercus ilex rotundifolia*, la cual se halla prácticamente desaparecida en el Municipio, reduciéndose la comunidad de encinas a varios ejemplares dispersos en los alrededores del Embalse de La Concepción.

La mayor parte de la superficie de alcornocales presentes en Marbella se encuentra entremezclado con matorral bajo; pudiendo observarse este tipo de unidad fitobiológica en gran parte de la superficie de la zona denominada Las Lomas de Puerto Llano y Las Cabrillas, el cual es un espacio protegido. Además de en este lugar, se encuentra bien representada en el paraje llamado Las Chapas.

Existen también manchas de menor extensión de alcornoques en el Municipio, como son los alcornocales de Elviria, la zona de La Florida, una pequeña mancha en Sierra Blanca, en Los Granizos, Los Molineros, etc., constituyendo algunos vestigios de lo que antaño pudo ser un bosque mediterráneo de gran amplitud y relevancia; el cual se ha visto sometido a una importante regresión debido al proceso de urbanización que ha experimentado Marbella en los últimos años.

B. FORMACIONES DE EUCALIPTOS.

Las masas de eucaliptos que existen en Marbella son el resultado de repoblaciones llevadas a cabo en décadas anteriores, muy abundantes en zonas circundantes al área de estudio. Estas plantaciones no se pueden considerar técnicamente como bosques, debido a que en ellas no se dan las condiciones naturales propias de bosque autóctono.

Desde el punto de vista botánico, esta unidad fitobiológica posee menor interés que las demás, básicamente porque está conformada por una especie vegetal alóctona, la cual no permite el desarrollo de otras especies vegetales a su alrededor, permitiendo una biodiversidad muy baja.

Sin embargo, desde el punto de vista paisajístico puede cumplir una interesante función, de forma que los eucaliptos distribuidos por todo el municipio tienen como denominador común su distribución; es decir,

aparecen como islas arboladas en entornos urbanizados, por lo que destacan mucho en el paisaje y añaden así una heterogeneidad que le imprimen cierta calidad visual al mismo.

Además de esta función, pueden servir de refugio para algunas especies faunísticas, sobre todo en épocas de estiaje.

A pesar de que estas masas vegetales aportan heterogeneidad al paisaje y poseen varias ventajas desde el punto de vista económico (explotación maderera y fabricación de papel y celulosa), las repoblaciones de eucaliptos producen muchos impactos negativos, tanto en el medio físico como en el humano:

- Por un lado, la alteración del suelo es notoria, con una acidificación que se acompaña de un empobrecimiento biológico de la capa superficial, desapareciendo todo tipo de sotobosque.
- Junto a esto, se altera el régimen hidrológico de la zona, agotándose manantiales, secándose arroyos, etc.
- El aterrazado de laderas para su plantación, al tiempo que modifica la morfología del terreno, hace aumentar considerablemente la erosión.
- En el medio biológico provoca el empobrecimiento de la vegetación autóctona, eliminando todo el matorral que se encuentra alrededor del árbol, además de la desaparición de la fauna que depende del agua, frutos, etc.

La distribución de esta unidad fitobiológica en el término municipal de Marbella se encuentra asociada a los márgenes de los arroyos y a los embalses de La Medrana, las Tortugas y Nuevo del Ángel.

C. FORMACIONES DE MATORRAL Y PASTIZAL

Las formaciones de matorral aparecen como consecuencia de la completa o casi completa desaparición del bosque autóctono mediterráneo, debido a la degradación antrópica a la que se ve sometida la cubierta vegetal del territorio de Marbella y a la modificación edáfica.

Esta unidad fitobiológica puede estar compuesta por tres tipos de formaciones vegetales de plantas leñosas:

Fundamentalmente por caméfitos, vegetales cuyas yemas se van a situar a menos de 25 cm del suelo.

- Nanofanerófitos, vegetales en los que las yemas se encuentran entre 25 y 200 cm de altura.
- Raramente por microfanerófitos, en los que las yemas se sitúan entre los 2 y 8 m por encima del suelo.

Con respecto a las masas de matorral que pueden observarse en el término municipal de Marbella, hay que destacar fundamentalmente dos tipos, el jara y el tomillar. El primero aparece en la etapa avanzada de la degradación de los ecosistemas forestales que se desarrollan sobre suelos

silíceos (alcornocales), y el segundo en las etapas más degradadas del bosque mediterráneo.

El jara es una formación vegetal constituida por un importante número de especies pertenecientes al grupo de las cistáceas, que tiene su óptimo ecológico en climas secos, áridos y semiáridos, siendo sustituido por el brezal al aumentar considerablemente la precipitación anual. Este factor, más acusado en la parte occidental, se pone de manifiesto en la presencia de varias especies de brezos que van a enriquecer este matorral, a pesar de ser las especies de jaras las que dominan en él.

Entre las especies más abundantes que conforman este tipo de matorral destacan el brezo blanco (*Erica arborea*), la brezna (*Calluna vulgaris*), el jaguarzo (*Cistus salvifolius*), el jaguarzo negro (*Cistus monspeliensis*), el palmito (*Chamaerops humilis*) y el torvisco (*Daphne gnidium*).

Con respecto al tomillar, éste suele ser un matorral más o menos aclarado pero rico en especies vegetales. Se sitúa sobre suelos muy erosionados ricos en carbonato cálcico y se localiza en distintos tramos de Sierra Blanca y las Lomas Orientales.

En esta formación de matorral aparecen la mayor parte de los endemismos existentes en Marbella, destacando entre las especies más características la aulaga (*Ulex parviflorus*), el ergen o jerguenes (*Calicotome villosa*), la coscoja (*Quercus coccifera*), el lentisco (*Pistacea lentiscus*) y el enebro (*Juniperus oxycedrus*). Además de éstas, aparecen gran cantidad de especies de porte herbáceo, tales como el matagallo (*Phlomis purpurea*) y el jaguarzo blanco (*Cistus albidus*).

Junto a estas especies vegetales arbustivas comentadas, es normal hallarse con algunos individuos dispersos de diversas especies arbóreas, como pueden ser alcornoques, pinos, algarrobos, olivos, acebuches, etc. Esto puede deberse a que algunas de esas zonas han sufrido uno o varios incendios, quedando algunos individuos arbóreos quemados y dispersos entre un matorral que ya ha empezado a regenerar y evolucionar. En otras zonas, es debido a que son terrenos agrícolas abandonados que se han ido naturalizando a lo largo del tiempo, apareciendo primeramente el matorral y, posteriormente, individuos arbóreos, todos ellos procedentes de especies vegetales próximas que han ido colonizando el lugar. Esto puede verse en los parajes denominados Loma de los Toldos, Loma de Cervera, Loma del Carril, Los Molineros, etc.

D. VEGETACIÓN DE ZONAS HÚMEDAS.

En el término municipal de Marbella existen dos tipos de zonas húmedas: los cauces de aguas superficiales y los embalses existentes. Los niveles de agua de cada uno de ellos es variable según la época del año, notándose, de forma apreciable, una gran diferencia entre las épocas de lluvia y las de estiaje, propias del clima que se da en Marbella y en el Mediterráneo. Esto va a influir en la vegetación que aparece en sus márgenes, la cual se describe con detalle a continuación por separado.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefcd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



D.1 VEGETACIÓN DE RIBERA.

Este tipo de vegetación cumple una función esencial en el medio natural, al suponer un refugio muy importante para la fauna del entorno, ya que da lugar a lo que se conoce con el nombre de "efecto de insularidad", que significa que un medio relativamente bien conservado se encuentra inmerso en uno más amplio y transformado (cultivos o urbanizaciones), desde el punto de vista ecológico.

Además de esto, se da el efecto borde o ecotonal; es decir, que se pueden encontrar tanto especies propias de ribera como de los medios contiguos, lo que se puede ver claramente para el caso de la avifauna. Es por todo ello que la conservación de la vegetación de las riberas es de gran importancia, ya que de ella depende la vida de un buen número de taxones faunísticos, y por eso y por otras razones merecen protección. Los ecosistemas de riberas son considerados uno de los más productivos, además de tener una gran posibilidad de aprovechamientos. El mantenimiento y conservación de su vegetación es fundamental por varias razones:

- Conserva el recurso agua y el zapamiento lateral de las cuencas fluviales.
- Da estabilidad a las orillas, por su efecto protector frente a las escorrentías laterales y la erosión.
- Tiene un efecto autodepurador de las aguas de escorrentía superficial por parte de la rizosfera de las plantas.
- Producen y mantienen depósitos muy ricos en nutrientes, implementando la calidad del suelo a un ritmo de descomposición muy alto.
- En bosques maduros, con una buena estratificación, pueden ofrecer una vegetación herbácea propicia para la alimentación del ganado, siempre y cuando se esté conforme a la capacidad de carga. Además, ofrecen agua y sombra para estos animales.
- Tienen uso forestal, si se hace de manera ordenada, y otros aprovechamientos secundarios como puede ser la leña.
- Dan complejidad estructural al entorno, sobresaliendo profundamente en un paisaje monótono como son los cultivos y las urbanizaciones. Por tanto, resultan muy atractivos.
- Constituyen corredores ecológicos o pasillos entre ecosistemas que se quedan aislados por diversas razones y que no pueden sostenerse por sí mismos. Es decir, conforman ecosistemas lineales que unen espacios, protegidos o no, de mayores dimensiones, tal sería el caso de los bosques de ribera.

En el municipio de Marbella este tipo de vegetación se halla muy afectada por la construcción de urbanizaciones y campos de golf, habiéndose reducido su superficie hasta valores mínimos en los últimos diez o quince

años. En cuanto a los tramos de ribera que atraviesan campos de golf, la vegetación propia de esas zonas prácticamente no existe, limitándose en la mayoría de los casos a la franja de césped que invade los bordes de los arroyos. Otro problema derivado de esta antropización es la introducción de especies exóticas o alóctonas, que desplazan a la vegetación autóctona del lugar. Un claro ejemplo de esto es la introducción en los años sesenta y setenta del eucalipto, la cual desplaza a las especies locales. Como consecuencia de ello, en la actualidad, buena parte de la superficie de vegetación de ribera existente en Marbella se encuentra ocupada por este árbol, suponiendo ello dos problemas que contribuyen a disminuir la biodiversidad ecológica de las riberas:

- Por un lado, los eucaliptos son árboles que necesitan un aporte de agua mayor que la vegetación autóctona riparia.
- Por otro lado, el asentamiento de este tipo de árboles limita notablemente el crecimiento de la vegetación silvestre de matorral y herbácea en varios metros alrededor de cada ejemplar.

De entre todas las especies vegetales de ribera de porte arbustivo y herbáceo que se pueden observar, se destacan las siguientes, el matranto o hierbabuena silvestre (*Mentha rotundifolia*), la rubia (*Rubia peregrina*), la zarzaparrilla (*Smilax* sp.), el taraje (*Tamarix* sp.), el tamujo (*Flueggea tinctoria*), el rosál silvestre (*Rosa canina*), la zarza (*Rubus fruticosus*), la adelfa (*Nerium oleander*), el madroño (*Arbutus unedo*), el ricino (*Ricinus communis*), el estramonio o higuera del infierno (*Datura stramonium*), los candilejos (*Aristolochia baetica*), la mejorana (*Thymus mastichina*), esparraguera (*Asparagus albus*), culantrillo (*Asplenium ceterach*), etc. En los márgenes de la desembocadura de la mayoría de estos cauces de agua, normalmente suelen apreciarse solamente cañas y juncos principalmente, existiendo, por tanto, una menor biodiversidad de especies vegetales.

Referente al estrato arbóreo, hay que comentar que estas zonas han sufrido una gran deforestación, como ya se ha comentado antes, debido tanto a la construcción de urbanizaciones como a la de campos de golf. Además de esto, en muchas superficies se ha sustituido parte del arbolado autóctono por especies alóctonas, como son el eucalipto, principalmente, y el plátano de sombra, en menor medida. No obstante, en las zonas mejor conservadas aún se encuentran ejemplares autóctonos, como el álamo blanco (*Populus alba*), el chopo o álamo negro (*Populus nigra*), el aliso (*Alnus glutinosa*), el sauce (*Salix* sp.), el olmo (*Ulmus minor*) y el tilo (*Tilia* sp.). Los cauces superficiales de agua de Marbella que presentan en la actualidad una vegetación de ribera en sus márgenes son escasos, presentando sólo algunos tramos de su recorrido este tipo de vegetación. Esto se ha podido observar, mediante las visitas de campo realizadas, en el Río Verde, el Arroyo Guadalpin, Arroyo de los Represos, Arroyo Sequillo, Arroyo de Vibora etc.

D.2 VEGETACIÓN DE EMBALSES.

En el Municipio existen diversos cuerpos de agua embalsados, los cuales son, de oeste a este, el Embalse de la Medrana, el Embalse Viejo del Ángel, el Embalse Nuevo del Ángel, y la parte sur del Embalse de la Concepción.

Tanto debido a la climatología como a la relativamente escasa pendiente que presentan los terrenos del entorno de los embalses, éstos se ven sometidos a grandes variaciones del nivel del agua según la época del año. De esta forma, en épocas de máxima precipitación los márgenes de los embalses se encuentran sumergidos y, en épocas secas y de máxima evaporación, se hallan emergidos; pudiéndose distinguir dos zonas bien diferenciadas en estos ecosistemas: una zona periódicamente inundada, que serían los márgenes; y otra zona continuamente sumergida, que sería el centro del embalse.

La zona periódicamente inundada es un área de transición entre el medio terrestre y el acuático, caracterizada por la gran cantidad de limos y sedimentos, procedentes de los aluviones arrastrados por la lluvia, y de materia orgánica en descomposición. En ésta es en la que se desarrolla una vegetación terrestre de gran valor e importancia para los ecosistemas que la rodean. En la época en la que esta franja de los embalses se encuentra emergida, la vegetación que puede hallarse es peculiar, pudiéndose observar plantas típicamente terrestres, como las gramíneas; y plantas hidrófilas, como el matranto o hierbabuena salvaje (*Mentha* spp.), y el estramonio (*Datura stramonium*).

En periodos de lluvia, cuando el nivel del agua sube, entre la vegetación de estas orillas destacan los carrizos (*Phragmites australis*), las cañas (*Arundo donax*), los juncos, y las espadañas o aneas (*Thypha* spp.). Todas éstas crecen en grupos densos, constituyendo un lugar muy apropiado para la nidificación de aves. Además de estas especies vegetales, también se pueden observar, al igual que en los arroyos de ribera, arbolado alóctono tipo eucalipto, principalmente en algunas franjas de los embalses de la Medrana, el Viejo del Ángel y el Nuevo del Ángel. Ello ocasiona problemas similares a los comentados ya en el apartado anterior. Otros tipos de masas de vegetación que existen en distintos tramos del contorno de estos embalses son coníferas, matorrales densos y cultivos.

Por último, hay que destacar la fuerte antropización que está sufriendo el Embalse Viejo del Ángel, debido al desarrollo de construcciones urbanísticas a su alrededor, las cuales dificultan el acceso al mismo.

E. VEGETACIÓN DUNAR.

En el municipio de Marbella, actualmente sólo pueden observarse pequeños tramos estrechos de restos de dunas que, hasta no hace mucho tiempo, configuraban un cordón dunar que recorría la costa marbellí desde Punta Ladrónes hasta un poco más allá de la desembocadura del Río Real. Esto es consecuencia del implacable ritmo urbanizador que se ha desarrollado en el litoral, el cual está agotando los últimos recursos dunares que existen, encontrándose éste en diversos estados de abandono o deterioro.

Las franjas de litoral con restos de dunas, las cuales llevan asociada una vegetación más o menos conservada, son de Este a Oeste las siguientes:

- Dunas de Artola o Cabopino.
- Dunas de la Playa de la Víbora.
- Dunas de la Playa Real de Zaragoza.
- Dunas de la Playa de los Monteros.
- Dunas de la Playa del Pinillo.
- Coto de los Dolores.

De todas estas zonas, la más importante en extensión y estado de conservación son las Dunas de Artola o Cabopino, la cual es considerada Monumento Natural. Aún así, presenta graves agresiones, como son el trasiego incontrolado de personas y vehículos a través de ella, el aparcamiento de automóviles, ubicación de un chiringuito, existencia red de saneamiento integral, abandono de basuras, introducción de especies vegetales alóctonas (por ejemplo. uñas de león y mimosas), etc.

En segundo lugar destaca la Reserva Ecológica-Dunas de Marbella, compuesta por una serie de dunas (ocho tramos dunares) que, de manera fragmentada se integra en el tejido urbanizado del territorio marbellí al Este del núcleo urbano de Marbella y se extiende desde la margen izquierda del río Real, hasta Las Chapas. Se encuentran en general en un deteriorado estado de conservación por el mal uso humano: pisoteo (especialmente en verano), ocupación por concesiones (chiringuitos y hamacas), erosión del talud externo, proliferación de especies vegetales exóticas en muchos casos invasoras, y que inciden en la valiosa vegetación autóctona.

El resto de zonas de dunas se localiza en manchas entre las edificaciones construidas en la orilla de la costa marbellí; dejando huella de lo que antaño fue un ecosistema dunar en perfecto estado y funcionamiento. A pesar de esto, poseen un elevado interés por constituir un claro ejemplo de transición entre el bosque mediterráneo y un ecosistema típicamente litoral (denominándose en términos ecológicos "ecotono"), presentando poca actividad y constituyéndose a partir de la arena silíceo de la playa.

La vegetación que existe en los restos de dunas aún existentes se encuentra en un estado de degradación avanzado, siendo la más conservada la de las Dunas de Artola, la cual está conformada por un importante número de comunidades vegetales que presentan, como carácter común, su acomodación a los suelos extremadamente arenosos (especies psammófilas). Un tipo de masa vegetal que puede encontrarse poblando estas dunas son los bosquetes de sabinas (*Juniperus phoenicea* subsp. *lycia*), configurando así una etapa de fijación de dunas previa a la del pinar de pino piñonero (*Pinus pinea*) y pino marítimo (*Pinus pinaster*).

Además de ésta, la vegetación dunar es muy rica en especies de matorral mediterráneo, pudiendo hallarse piornos (*Calicotome villosa*), zarzas (*Rubus ulmifolius*), retamas (*Retama sphaerocarpa*), lentiscos (*Pistacea*

lentiscus), que toman también la forma de grandes arbustos achaparrados, espinos negros (*Rhamnus oleoides*), jaras (*Cistus salvifolius* y *Halimium atriplicifolium*), labiágnagos (*Phillyrea angustifolia*); acebuches (*Olea europaea* var. *sylvestris*), palmitos (*Chamaerops humilis*) y lianas (*Tamus communis*).

Con respecto a las especies vegetales que cubren el estrato inferior, se pueden destacar la *Aristolochia baetica*, *Rumex* sp., *Silene littorea*, *Dianthus malacitanus*, *Euphorbia paralias*, conocida como lechetrezna, *Thymelea* sp., *Daphne gnidium*, vulgarmente torvisca, *Rubia peregrina* subsp. *longifolia*, *Leucium polium*, *Marrubium vulgare*, (*Helichrysum stoechas* var. *maritima*) comúnmente conocida como siempreviva marítima y *Asparagus aphyllus*.

La zona más próxima a la línea de playa carece de vegetación arbustiva y arbórea y es colonizada por especies vegetales pioneras, especialmente adaptadas a suelos arenosos con muy poca materia orgánica. Éstas pueden ser el barrón (*Ammophila arenaria* subsp. *arundinacea*), la adormidera marítima (*Glaucium flavum*), la oruga marítima (*Cakile maritima* subsp. *aegyptiaca*), la barrilla pinchosa (*Salsola kali*), la mielga marina (*Medicago marina*), *Lotus creticus*, el cardo de mar (*Eringium maritimum*), y la azucena de mar *Pancreatium maritimum*.

Entre la zona de sabinar propiamente dicha y la línea de playa, descritas anteriormente, se puede presentar una franja intermedia con restos de dunas cada vez más fijas, las cuales están cubiertas de pegamoscos (*Ononis natrix* subsp. *ramosissima*) y otras especies acompañantes ya citadas. En las hondonadas, donde los suelos son más húmedos, se pueden encontrar, además, sauces (*Salix* sp.), tarajes (*Tamarix gallica*), y junqueras (*Scirpus* sp., *Juncus* sp.).

Tras esta franja de dunas y playas arenosas, existen extensas zonas urbanizadas, las cuales llegan hasta la carretera y son las responsables de la degradación de este tipo de ecosistema.

Por último, hay que destacar que en torno a este tipo de unidad fitobiológica se encuentra asociada una fauna muy interesante y de gran valor ecológico.

F. PRADERAS DE FANERÓGAMAS MARINAS.

En el ámbito de estudio existen praderas de fanerógamas marinas, que son vegetales marinos de origen terrestre dotados de raíz, tallo, hojas largas y acintadas e incluso flores. Estas plantas tienen una elevada importancia como productores primarios y como diversificadores del espacio, por ello, un gran número de especies marinas encuentran en las praderas marinas alimento, refugio y un buen lugar para reproducirse.

Éstas están distribuidas, desde el punto de vista batimétrico, desde la zona límite inferior de la bajamar (zona superficial siempre sumergida) hasta los 50 m de profundidad (límite inferior zona fótica). El estrato que queda comprendido entre estos dos límites es el piso infralitoral.

Por otro lado, la profundidad máxima en la que se localizan praderas de fanerógamas va a depender, en todo caso, de la transparencia del agua y de la intensidad de la luz.

Estas praderas juegan un papel importante en el desarrollo de los ecosistemas litorales y la estabilización de las playas, allí donde se encuentran. Sus densas formaciones de hojas cubren extensas áreas, y suelen instalarse sobre sustratos blandos e inestables, contribuyendo a estabilizar los sedimentos, a la vez que enriquecen la materia orgánica de los mismos.

Estas plantas requieren para su asentamiento aguas muy limpias, transparentes y poco agitadas, así como la existencia de un suelo del que obtiene un soporte y los nutrientes necesarios para su desarrollo.

En el litoral malagueño están presentes tres especies de fanerógamas marinas: *Zostera marina*, *Cymodocea nodosa* y *Posidonia oceanica*. De éstas, *Posidonia oceanica* es una especie endémica del Mar Mediterráneo, además de encontrarse presente desde Punta Calaburra hasta Marbella en pequeñas praderas sueltas. Concretamente, la conservación de esta *Posidonia* está considerada como prioritaria en las directivas de la Unión Europea.

Estas fanerógamas del litoral malagueño se hallan actualmente en regresión debido a la alteración de los factores ambientales tales como la cada vez mayor cantidad de sólidos en suspensión, procedentes en su mayoría de vertidos de aguas residuales desde las poblaciones costeras, que enturbian el agua limitando la penetración de luz que necesitan. Y también, debido a la acción de los barcos de arrastre que faenan ilegalmente próximos a la costa, produciendo el mismo efecto que la deforestación en tierra.

G. ÁREAS DE CULTIVO.

En el término municipal de Marbella existen terrenos en los que se cultivan plantas herbáceas y leñosas, tanto en regadío como en secano; cítricos y olivar, fundamentalmente. Entre las plantas herbáceas cultivadas en el lugar se pueden destacar la patata predominantemente, la alfalfa, el maíz, el tomate, etc. También hay que destacar parcelas con cultivos tropicales como el aguacate y la chirimoya, que se han podido observar durante visitas al campo en las proximidades del río Guadiza y Guadalmina. Estos cultivos están siendo sometidos continuamente a transformación por la importante actividad constructiva de Marbella.

En algunas de estas zonas, lo que también está sucediendo es que se está perdiendo el carácter agrícola que tenían, debido al abandono de la actividad agrícola, convirtiéndose en cultivos residuales, los cuales se han ido naturalizando poco a poco, encontrándose especies arbustivas y algún individuo arbóreo procedentes de zonas próximas a estas parcelas, debido la dispersión y colonización de esos suelos. Por esta razón, estas superficies agrícolas son susceptibles de ser urbanizadas en un futuro. Este es el caso

de muchos campos de olivar existentes en el Municipio, los cuales poseen superficies de gran extensión, como es el caso de los que se localizan al Este y Oeste de la desembocadura del Río Real.

2.8.3.- Fauna

La distribución de la fauna de un determinado lugar se encuentra íntimamente ligada al tipo de formación vegetal existente, y siempre condicionada a la presencia de algunos factores ambientales que actuarán como limitantes, dependiendo de la zona en cuestión. En el ámbito de este estudio, son las áreas mayormente antropizadas (zonas urbanas, infraestructuras, campos de golf, etc.), las que actúan como un mayor factor limitante en la distribución de los distintos grupos zoológicos, teniendo en cuenta que el manejo de los ecosistemas por parte del hombre puede producirse en diferentes magnitudes y con diversos grados de reversibilidad.

De esta forma, se pueden diferenciar, por tanto, áreas con una mayor influencia humana y otras menos accesibles al hombre, incrementándose la calidad del medio ambiente paulatinamente en relación inversa con el grado de presión antrópica. En el término municipal existe una gran diversidad de unidades fitobiológicas y hábitats diferentes, lo que permite que haya una importante biodiversidad faunística. Ésta no es la misma en todo el ámbito de estudio, por lo que se apreciarán zonas con mayor y menor biodiversidad faunística. Además de esto, según la época del año ésta también se verá modificada, existiendo periodos en los que unos hábitats poseerán una gran biodiversidad, mientras otros tendrán poca biodiversidad. De todos los hábitats existentes, son las zonas altamente transformadas las que poseen una menor biodiversidad faunística, debido al mayor grado de antropización que presentan. Sin embargo, las zonas húmedas, embalses, cursos de agua, formaciones arbóreas y zona costera, son las que ofrecen mayor cantidad de recursos (alimento, agua, refugio, etc.) y, por tanto, permiten albergar una mayor biodiversidad.

A. INVERTEBRADOS.

Dentro de este amplio grupo faunístico, en el ámbito de estudio se pueden destacar tanto especies acuáticas como terrestres, todas ellas pertenecientes a una elevada diversidad de tipos faunísticos. A continuación, se comentan algunos de esos tipos que están presentes en el término municipal de Marbella:

A.1. PORÍFEROS.

Este grupo está constituido por los animales más primitivos existentes en la actualidad, comúnmente llamados esponjas, y son de hábitos acuáticos. Su cuerpo está formado por muchos orificios denominados ósculos. Poseen unas células, los coanocitos, que crean corrientes de agua que atraviesan su cuerpo y salen al exterior por el ósculo, de esta forma les llegan los nutrientes y el oxígeno al interior, y liberan los desechos y el

dióxido de carbono al exterior. De entre las especies de esponjas que pueden observarse en el Mar Mediterráneo, se pueden destacar tres que han sido observadas en la franja litoral de Marbella: *Ircinia fasciculata*, *Cilona viridis* y *Oscarella* sp.

A.2. CNIDARIOS.

El grupo de los Cnidarios está constituido por animales también acuáticos, que pasan a lo largo de su ciclo de vida o bien pueden dar lugar a dos formas biológicas, una sedentaria fija a un sustrato, denominada pólipos, y otra flotante en la columna de agua, llamada medusa. Las medusas son organismos individuales, sin embargo, los pólipos pueden ser coloniales, presentando un esqueleto comúnmente calizo que le da rigidez a la colonia. De entre las especies de cnidarios que pueden observarse en la franja litoral de Marbella, se pueden destacar: *Pelagia noctiluca*, *Actinia equina*, *Anemonia sulcata*, *Leptogorgia lusitanica* y *Leptogorgia sarmentosa*.

A.3. ANÉLIDOS

Los anélidos se denominan comúnmente como gusanos anillados, y son animales con cuerpo blando y cilíndrico, dividido en anillos o segmentos, que presentan metamería, es decir, en cada anillo se repiten determinados órganos. Éstos pueden ser tanto de hábitos acuáticos como terrestres, además de ser organismos no coloniales. De entre todas las especies que pueden observarse en la franja litoral mediterránea del municipio de Marbella, destaca el espirógrafo (*Spirographis spallanzani*).

A.4. MOLUSCOS.

Los moluscos son un grupo de animales que presentan una gran variedad de formas y hábitos. Cuentan con una simetría bilateral, aunque en algunos grupos se observa una tendencia a la torsión helicoidal. Presentan una concha caliza, la cual es segregada por el manto, que es un repliegue dorsal doble del cuerpo. Se pueden distinguir tres clases de moluscos y de cada una de ellas, en el ámbito de estudio, pueden hallarse varias especies:

- Gasterópodos: *Haliotis tuberculata lamellosa*, *Pinna nobilis*, *Callista chiones*, *Mitulus galloprovincialis* y *Hexaplex trunculus*.
- Lamelibranchios: *Tambja* sp.
- Cefalópodos: *Octopus vulgaris* y *Sepia officinalis*.

A.5. EQUINODERMOS.

Son animales marinos, que superficialmente suelen presentar una simetría radial de cinco lados y, por lo general, tienen pies tubulares. Poseen un esqueleto compuesto de carbonato cálcico, el cual puede representar una proporción significativa del cuerpo o, como sucede en algunas holoturias, puede estar muy reducido. Dentro de este grupo de invertebrados se hallan las estrellas de mar, las ofiuras, los erizos de mar, los pepinos de mar, etc.; pudiéndose ver en la franja litoral de Marbella varias especies:

Holothuria tubulosa, *Holothuria forskali*, *Paracentrotus lividus*, *Sphaerechinus granularis*, *Ophioderma longicaudum* y *Marthasterias glacialis*.

A.6. TUNICADOS.

Los animales pertenecientes a este tipo son los cordados más primitivos, viven en el mar y no poseen ni cráneo ni encéfalo. Los individuos adultos poseen forma de saco y pueden confundirse con los poríferos o cnidarios. En la costa de Marbella puede observarse la piña de mar (*Phallusia mammillata*).

A.7. ARTRÓPODOS.

Son un grupo de invertebrados que se caracterizan por presentar un cuerpo con gran variedad de apéndices articulados y un exoesqueleto de quitina compuesto por piezas también articuladas, que recubre el cuerpo protegiéndolo y evitando la pérdida de agua. Dentro de todos los grupos de artrópodos existentes en el ámbito de estudio se pueden destacar los crustáceos, representados por muchas especies entre las que se hallan la *Calappa granulata* (cangrejo real), la *Moja squinado* (centollo), el *Balanus* sp. (bellota de mar), el *Dardanus calidus* (gran ermitaño rojo) y el *Palaemon serratus* (camarón).

Además de éstos, son muy abundantes los insectos, dentro de los cuales están representados diferentes órdenes, como los Hemipteros, Ortópteros, Coleópteros, Lepidópteros y Odonatos. Estos dos últimos son importantes por su cualidad de bioindicadores, siendo muy amplia su representación tanto cuantitativa como cualitativamente. En el orden Odonatos existe una amplia representación, destacando en el suborden Zigópteros especies como *Agrión splendens* (libélula azul), y en el suborden Anisópteros *Anax imperator* (libélula emperador). Respecto al orden Ortópteros, la familia de los Gríllidos aparece bien definida con el *Gryllus campestris* (grillo campestre), así como la familia de los Acrididos con *Chorthippus brunneus* (saltamonte común de campo). El orden de los Coleópteros es uno de los más diversos y representados con especies como *Hister cadaverinus* y *Copris lunare*.

Por último, comentar que también están presentes en la zona el alacrán (*Buthus occitanus*) y la escolopendra (*Scolopendra cingulata*) de costumbres nocturnas, la avispa común (*Vespa vulgaris*) y la abeja (*Apis mellifera*), la garrapata (*Ixodes ricinus*), parásito muy abundante en épocas cálidas junto a la cigarra (*Cicada orni*), los tábanos (*Tabanus* sp.) y mariposas de llamativos colores como la macaón (*Papilio machaon*), la mariquita (*Coccinella septempunctata*), la mantis religiosa (*Mantis religiosa*) y los insectos-palo (*Fásmidos*).

B. VERTEBRADOS.

B.1. PECES.

Con respecto a los ecosistemas acuáticos, en el ámbito de estudio existen tanto continentales como marinos. Los primeros estarían constituidos, principalmente, por los embalses y los ríos y arroyos, muchos de ellos estacionales. Los segundos serían los propios de la extensa franja de Mar

Mediterráneo que baña toda la costa de Marbella. Esta temporalidad de las aguas superficiales hace que el grado de caudal presente dependa mucho del régimen de lluvias y la estación, de tal forma, que las especies presentes también varían y se alternan en los distintos puntos de este hábitat, complicando en gran medida la distinción de las especies de aguas lénticas y lóticas. Por todo esto, existe un numeroso número de especies piscícolas, tanto de agua dulce como de agua salada. En relación a las de agua salada, hay que comentar que existe poca información respecto al estado de amenaza y abundancia en la que se encuentran, debido a la gran extensión del medio marino y a la gran movilidad que presentan la mayoría de estas especies. Por ello, prácticamente sólo se puede saber el tipo de ecosistema en el que pueden encontrarse. Algunas de estas especies que se pueden hallar en la franja marina de Marbella son el congrio (*Conger conger*), la corvina (*Sciaenops ocellatus*), la escórpora (*Scorpaenopsis diabolus*), el mero gitano (*Epinephelus marginatus*), la mojarra (*Diplodus vulgaris*), la morena (*Muraena helena*), el pargo (*Pagrus pagrus*), el salmónete de roca (*Mullus surmuletus*), el rodaballo (*Bothus medius*), etc.

Con respecto a la ictiofauna continental y a aquellas especies que a lo largo de su ciclo de vida pasan un periodo de tiempo en agua dulce y otro en agua marina, como es el caso de la anguila; hay que destacar que de muchas de ellas si se conoce el estado de amenaza en el que se encuentran, incluida su abundancia en los ecosistemas acuáticos. De éstas se pueden destacar la anguila (*Anguilla anguilla*) y el cacho (*Squalius pyrenaicus*), consideradas a escala nacional como "vulnerables" y en la Comunidad Autónoma Andaluza "en peligro de extinción". Además de éstas, se encuentran la boga del Guadiana (*Chondrostoma toxostoma*), el barbo gitano (*Barbus haasi*), y la lisa (*Liza ramada*), consideradas tanto a escala nacional como autonómica "vulnerables", "en bajo riesgo-no amenazada" y "en bajo riesgo-preocupación menor", respectivamente.

B.2. ANFIBIOS.

En lo referente a los anfibios, existen alrededor de unas diez especies distintas en el territorio marbellí. La mayoría de ellas pueden hallarse en cualquiera de los ecosistemas existentes en Marbella, sin embargo, su área de distribución está siempre asociada a zonas con una elevada humedad. Estos animales son muy buenos indicadores de la calidad del medio ambiente en el que viven, ya que son muy sensibles a alteraciones que se producen en sus hábitats. De todas las especies de anfibios que pueden localizarse en Marbella destacan la salamandra común (*Salamandra atra*) y la ranita meridional (*Hyla meridionalis*), las cuales se consideran a escala de la Comunidad Autónoma Andaluza "vulnerable" y "en bajo riesgo-no amenazada", respectivamente. Las demás, a pesar de no estar amenazadas, se consideran casi amenazadas o con preocupación menor; a excepción del sapillo moteado ibérico (*Pedodytes hercules*) del que existen "datos insuficientes".

B.3. REPTILES.

En el municipio marbellí se ha constatado la presencia de alrededor de veinte (20) especies de reptiles, distribuidas por los diferentes hábitats existentes dentro del término municipal.

De todas ellas, hay que hacer una especial relevancia sobre la tortuga boba (*Caretta caretta*), la cual es una especie marina que se encuentra "en peligro de extinción" tanto a escala mundial, nacional, como autonómica. Además de ésta, puede observarse el galápago leproso (*Mauremys leprosa*), que se considera "vulnerable" a escala nacional, y la víbora hocicuda (*Vipera latastei*), "casi amenazada" a escala nacional y "vulnerable" a escala comarcal.

Las demás especies de reptiles que pueden hallarse en los distintos ecosistemas de Marbella, están "casi amenazadas" o "con preocupación menor"; siendo algunas de ellas la culebra de herradura (*Coluber hippocrepis*), la culebrilla ciega (*Blanus cinereus*), el eslizón ibérico (*Chalcides bedriagai*), la lagartija collarga (*Psammodromus algirus*), la salamandrea común (*Tarentola mauritanica*), el camaleón común (*Chamaeleo chamaeleon*), etc.

B.4. AVES.

El grupo de las aves es el que presenta mayor biodiversidad en el municipio de Marbella, pudiéndose distinguir según su hábitat varios tipos:

- Aves que anidan y frecuentan zonas de arboleda (pinos y alcornoques), como puede ser el caso de las rapaces, las cuales
- Aves de zonas abiertas de matorral.
- Aves de zonas húmedas y costeras, que representan en la zona de estudio un contingente elevado, sobre todo las costeras, ya que la presencia de especies dulceacuícolas es bastante pobre, debido a la casi inexistencia de superficies apropiadas para su ciclo vital.
- Aves de áreas urbanas, las cuales anidan y frecuentan zonas edificadas, como puede ser el caso de los passeriformes y pequeñas rapaces.

El número de especies de aves que pueden observarse en el lugar es muy elevado, hallándose de entre todas ellas cinco "en peligro de extinción" a escala de la Comunidad Autónoma Andaluza, que son el chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*), la gaviota de Audouin (*Larus audouinii*), el aguilucho lagunero occidental (*Circus aeruginosus*), el alzacola (*Cercotrichas galactotes*) y la paloma zurita (*Columba oenas*).

Las dos primeras especies son aves que frecuentan zonas costeras y áreas húmedas próximas al litoral. La tercera se distribuye por hábitats que poseen láminas de agua superficial, ya sean embalses, cultivos, cursos fluviales y otras zonas húmedas. La cuarta y la quinta se pueden localizar en zonas antropizadas, cultivos, dehesas y pastizales.

Son también abundantes las especies consideradas "vulnerables" a escala autonómica o nacional, como el avetorillo común (*Ixobrychus minutus*), el

águila-azor perdicera (*Hieraetus fasciatus*), el águila pescadora (*Pandion haliaetus*), la cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*), el colirrojo real (*Phoenicurus phoenicurus*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), el martín pescador (*Alcedo atthis*), la tórtola europea (*Streptopelia turtur*), el vencejo café (*Apus cafer*), el cernícalo primilla (*Falco naumanni*), la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*) y el charrancito común (*Sterna albifrons*).

De todas éstas, hay varias que se encuentran asociadas a ecosistemas acuáticos principalmente. Este es el caso del avetorillo común y el martín pescador, que son especies de zonas húmedas, cursos fluviales y embalses; siempre asociadas a láminas de agua; la pardela balear y el charrancito común, que se localizan en aguas marinas costeras y por zonas de dunas y playas; el águila pescadora, que prefiere, además de la costa, grandes láminas de agua como son los embalses.

El resto, además de zonas húmedas, frecuenta otro tipo de hábitats distintos. El águila-azor perdicera visita formaciones frondosas, matorral y áreas con mosaicos de cultivos y vegetación natural; la cigüeña blanca posee una superficie de distribución muy amplia, al ser una especie migradora, de forma que puede observarse en zonas altamente antropizadas, pastizales, cultivos herbáceos en regadío, raqueros y eriales; el colirrojo real se distribuye en formaciones de coníferas, frondosas y matorrales; el halcón peregrino y el vencejo café pueden hallarse en zonas de pastizales y áreas altamente antropizadas, al igual que el cernícalo primilla que puede localizarse también en tierras de cultivo; por último, la tórtola europea es la que posee mayor superficie de distribución, pudiendo encontrarse en casi todos los ecosistemas existentes en Marbella.

Además de todas éstas especies de aves, pueden verse en el término municipal de Marbella muchísimas más, como el carricero común (*Acrocephalus scirpaceus*), el chorlito gris (*Pluvialis squatarola*), la gaviota patiamarilla y la reidora (*Larus cachinnans* y *Lridibundus*, respectivamente), la abubilla (*Upupa epops*), el atullio europeo (*Otus scops*), el carbonero común (*Parus major*), la curruca capirrada (*Sylvia atricapilla*), la lavandera blanca (*Motacilla alba*), el pinzón vulgar (*Fringilla coelebs*), etc.

B.5. MAMÍFEROS.

De todos ellos, existe una especie considerada "en peligro crítico" a escala de la Comunidad Autónoma Andaluza que es el delfín común (*Delphinus delphis*), el cual puede observarse en la franja de mar del litoral de Marbella; además del murciélago mediano de herradura (*Rhinolophus mehelyi*), "en peligro de extinción" a escala nacional y autonómica, que es de hábitats muy variados. Además de las dos anteriores, existen otras que son "vulnerables" a escala autonómica y algunas también nacional, como el delfín listado (*Stenella coeruleoalba*), la nutria (*Lutra lutra*), la cabra montés (*Capra pyrenaica hispanica*), el corzo (*Capreolus capreolus*), el murciélago de cueva (*Miniopterus schreibersii*), el murciélago grande de herradura y el murciélago de herradura mediterráneo (*Rhinolophus*

ferrumequinum y Rh. euryale, respectivamente), y el murciélago ratonero grande y el murciélago ratonero mediano (Myotis myotis y M. blythi, respectivamente).

A excepción del delfín listado y la nutria, que son de hábitos acuáticos, las demás especies son de hábitos terrestres, hallándose en ecosistemas muy diversos como formaciones frondosas, matorrales, roquedos y eriales, humedales, pastizales, playas y dunas, cultivos y zonas altamente antropizadas. Por otro lado, hay parcelas donde los ejemplares de alcornoques se encuentran formando masas muy aclaradas junto con individuos introducidos de repoblación de pino marítimo (Pinus pinaster) y pino piñonero (P. pinea), lo que contribuye más al proceso de regresión de este ecosistema. Esto puede verse en el paraje denominado Cerro Sandoval, y su superficie se ha visto mermada por la creación de un campo de golf.

2.9.- USOS DEL SUELO

Los usos del suelo identificados en el ámbito de estudio parten de la información contenida en los Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA). Se trata de unos usos muy diversos y especialmente diferenciados en base a la zona en la que nos situemos. Así los usos que se desarrollan abarcan desde el forestal y ganadero, a los puramente agrícolas, los turístico - deportivos, extractivos y los residenciales, entre los más destacados.

Se aprecia un incremento espacial de las coberturas de matorral con o sin arbolado frente a las masas arboladas. Ello es debido a la progresiva degradación, de origen antrópico, a la que se ha visto sometido el bosque autóctono y a las numerosas repoblaciones que no llegaron a consolidarse como masa arbórea y permanecieron como estratos arbustivos.

El término municipal de Marbella tiene una gran diversidad medioambiental con multitud de espacios diferentes, entre los que se pueden destacar zonas de sierras, llanuras, medios litorales, etc., que determinan, junto con otras características del medio físico y sociocultural, los tipos de usos del suelo que posteriormente se describen.

Forestal y natural

La superficie de suelo forestal y natural se estima en un 46% del total municipal, unas 5.500 Has. Se divide entre las siguientes coberturas:

Bosque de Coníferas.-

Constituyen amplias zonas sobre las laderas de Sierra Blanca, con predominio del pino carrasco Pinus halapensis, destacando al pinar de Nagüeles y al existente junto al cementerio Virgen del Carmen. Sobre sus cimas también aparecen manchas de pino marítimo Pinus pinaster. También destacan los pinares en forma de isla entre urbanizaciones

turísticas, que se sitúan en el sector oriental del término, como en los casos de Elviria, tras el hotel Don Carlos y entre las urbanizaciones de Ricmar y El Rosario. Estas manchas del sector oriental están compuestas por el pino piñonero Pinus pinea.

Algunos de estos bosques de coníferas se han convertido en hitos relacionados con el uso y disfrute de la naturaleza gracias a los equipamientos instalados para cumplir con esa finalidad, que posibilitan el aprovechamiento lúdico de estas masas forestales, en este sentido es destacable el pinar de Nagüeles en cuyo interior tiene lugar un importante uso público (instalaciones, albergue juvenil etc.).

Bosque de Frondosas.-

Las formaciones boscosas de alcornoques se distribuyen por el sector occidental de Sierra Blanca y margen izquierda del embalse de La Concepción, sobre las laderas de Los Altos de Marbella, y en la zona de Las Lomas de Puerto Llano y Las Cabrillas.

Bosque mixto.-

En algunas zonas de repoblación la vegetación silvestre ha evolucionado de forma que los alcornoques han conseguido implantarse y prosperar, así como las especies típicas de su cortejo florístico, originándose bosques mixtos de coníferas y quercíneas, donde el inicial bosque rectilíneo de repoblación ha pasado a ser una mezcla de especies arbóreas, matorral y plantas oportunistas.

Destacan las manchas situadas en el sector central, en torno a las riberas del arroyo Guadalpin o de la Cañada, con formaciones de pinares, acebuchales y alcornoques.

Matorrales esclerófilos.-

Esta cobertura es la más extensa dentro del Uso Forestal y Natural, con cerca del 40% y más de 4.000 Has. de matorral más o menos denso con pastizal y formaciones arboladas puntuales sobre el piedemonte alpujárride y maláguide.

El matorral es la formación degradada del bosque originario, que se encuentra profusamente distribuido por todo el término en transición de las masas forestales a pastizales.

Entre las causas más importantes responsables de esta disminución de la densidad del arbolado, se encuentran la transformación antrópica de los terrenos y los incendios forestales, los cuales van degradando el medio poco a poco, siendo sustituida la vegetación arbórea por la arbustiva y quedando sólo árboles aislados. Otras razones se asocian con el pastoreo irracional, la pérdida de suelos por erosión y el abuso del carboneo, entre otras, son algunas de las razones que han provocado la degeneración del matorral.

El matorral arbolado se puede encontrar en la parte Sur de Los Manchones, toda la parte del Sur de Sierra Blanca (desde el Pinar de Nagüeles hacia el Este), Los Altos de Marbella, parte del Monte Bajo de la Loma de Cervera, todo el Alcornocal de Elviria, y partes del Coto de los Dolores.

Las especies arbóreas que predominan junto al matorral son los Quercus y los pinos, siendo la encina y el alcornoque el símbolo más significativo. Entre otras especies arbóreas se encuentran los acebuches, quejigos y algarrobos. También, existen plantas aromáticas como el romero, la salvia, la lavanda, el lentisco, las jaras, etc., obteniéndose así una gran riqueza de especies vegetales.

En estas zonas los peligros existentes son tanto la erosión, como la desertización y los incendios. El turismo masivo puede convertirse en una de las amenazas para estas formaciones vegetales, ya que la presión humana sobre esas zonas pondría en peligro la permanencia de estos espacios naturales.

El matorral sin arbolado denso o disperso se distribuye de forma alterna con el matorral arbolado, ocupando grandes extensiones sobre las laderas que se sitúan por encima de la Autopista de la Costa del Sol.

Se diferencian diversos tipos de matorral. Por un lado, los matorrales que aparecen como etapa avanzada de la degradación de los ecosistemas forestales desarrollados de alcornoques, implantados sobre suelos silíceos; y un segundo tipo, que se corresponde con una de las etapas más degradadas del encinar, que suele ser un matorral más o menos aclarado pero rico en especies, asentado sobre suelos erosionados. Se presenta en distintos tramos de Sierra Blanca, donde el encinar ha desaparecido completamente.

Estas formaciones vegetales tienen su óptimo ecológico en climas secos, áridos y semiáridos, siendo sustituidos por el brezal si aumenta la precipitación, ya que es una variante húmeda del jaral.

En las proximidades del Embalse de la Concepción, se pueden observar estas especies, en el sotobosque del alcornocal.

Entre las especies de matorral destacan por su porte arbustivo, el brezo blanco (Erica arborea) y la brezina (Calluna vulgaris). Entre las especies de jaras resaltan el jaguarzo (Cistus salvifolius), el jaguarzo negro (Cistus monspeliensis), y junto a las especies fundamentales aparecen el palmito (Chamaerops humilis), el torbisco (Daphne gnidium). También es frecuente en todo tipo de matorral el acebuche (Olea europaea var. sylvestris).

Se encuentra un alto número de especies espinosas como las aulagas (Ulex parviflorus), el jerguen (Calceotome villosa). Otros arbustos típicos de este matorral son la coscoja (Quercus coccifera), el lentisco (Pistacea lentiscus), el enebro (Juniperus oxycedrus). Aparecen también gran cantidad de especies herbáceas, tales como el matagalgo (Phlomis purpurea) y el jaguarzo blanco (Cistus albidus).

Matorral boscoso de transición.-

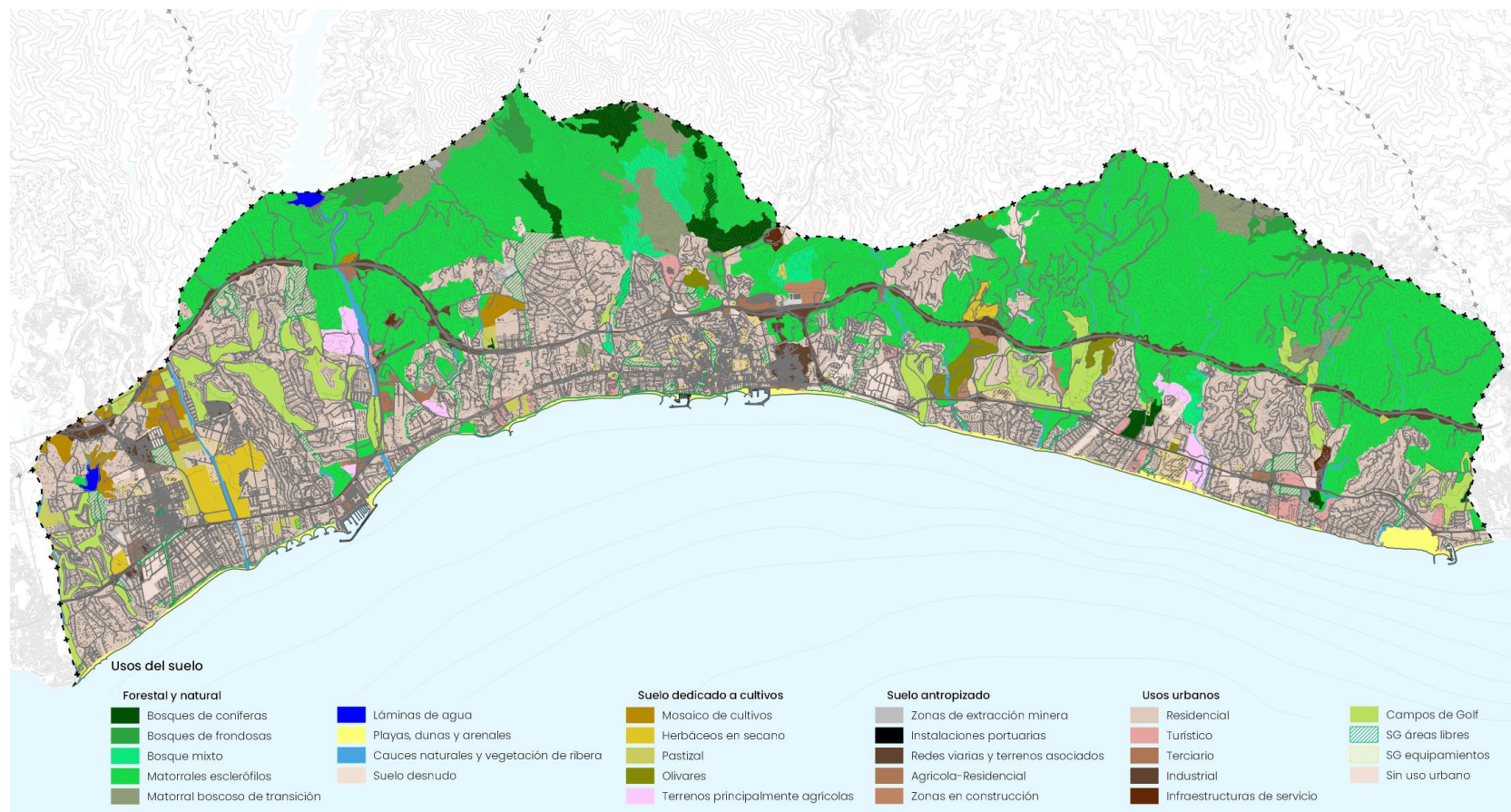
Se trata de formaciones pluriestratificadas muy densas del típico matorral mediterráneo, lentisco, palmito, jerguén, escobón y brezo, frecuentemente asociados con acebuches y alcornoques.

Playas, dunas y arenales.-

Correspondientes a la interfase entre los dominios marítimo y terrestre, se encuentran íntimamente relacionadas con la dinámica litoral de acumulación de sedimentos. Las playas y las dunas se extienden a lo largo

de los 27 km de costa del término de Marbella, identificándose hasta un total de 24 playas.

Se caracterizan por un claro predominio de playas arenosas, suaves y de escasa pendiente. Algunas de estas playas en sus desembocaduras



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

presentan grandes cantidades de materiales depositados, debido a la cercanía de las montañas y a la fuerza de los torrentes.

Prácticamente toda la costa se encuentra urbanizada, salvo algunas parcelas vacías. Además, está interrumpida por los puertos deportivos y pesqueros, y otras infraestructuras existentes. Esto ha hecho que se pierda la mayor parte de los valores naturales de la costa marbellí.

Existen playas en las que toda la línea de costa se encuentra urbanizada, como es el caso de la Playa Cortijo Blanco, Ancón, La Fontanilla, El Faro, La Venus, Los Monteros, Costabella, Pinomar, Las Cañas, Guadalmina, Nueva Andalucía, Nágüeles, Casa Blanca, Don Pepe y El Realejo.

Otras, sin embargo, presentan un estado más natural, con masas de vegetación arbolada, como son las playas de Linda Vista, el Pinillo y Río Real.

En otras, como son la Playa de las Adelfas, la Vibora y Artola-Cabopino, se pueden observar reductos del cordón dunar, estando muy urbanizados en las del Alicate, Real de Zaragoza y las Chapas.

La gran mayoría de las playas disponen de toda clase de servicios, como duchas, papeleras, hamacas y sombrillas, servicios de socorrismo y de primeros auxilios, así como de vigilancia municipal durante la temporada estival. En muchas de ellas se practican actividades náutico-deportivas, como windsurf, hidropedales, etc., también con varios beach club y chiringuitos. Además, existe un paseo marítimo, formado por tres tipologías distintas, a lo largo de gran parte de toda la longitud de la costa marbellí.

Con respecto a las zonas de dunas, éstas se localizan en la mitad oriental del término municipal, entre Punta Ladrones y hasta pasada la desembocadura del Río Real. Son zonas calificadas como espacios libres que representan la transición entre el bosque mediterráneo y el ecosistema litoral.

Actualmente, se pueden observar pequeñas franjas de dunas, ya que la actividad urbanizadora ha ocupado la mayor parte del cordón dunar existente en la costa marbellí. La Duna de Artola o Cabopino es la mejor conservada, la cual está protegida por ser un Monumento Natural, siendo la de mayor extensión. Sin embargo, presenta ciertas actuaciones de origen antrópico que afectan a su conservación y mantenimiento, como son el trasiego incontrolado de personas y vehículos a través de ellas, la ubicación de chiringuitos, aparcamiento de automóviles, etc.

El resto de reductos de cordón dunar aún existentes, están localizados en la Playa de la Vibora, la Playa Real de Zaragoza, la de Los Monteros, la del Pinillo y el Coto de los Dolores, todas estas zonas están condicionadas por urbanizaciones. Suponen unas 163 ha del suelo municipal, equivalentes a cerca del 3% de la superficie del término.

Láminas de agua.-

Las láminas de aguas identificadas se corresponden con los 4 embalses identificables en el término municipal. Si bien se trata de elementos de origen antrópico, sus características ambientales y paisajísticas permiten englobarlos dentro del uso Forestal y Natural

Estos son el Embalse de la Concepción, el Nuevo del Ángel, el Viejo del Ángel y el de La Medrana. El primero y el último son los de mayor importancia en cuanto a su capacidad.

El embalse de La Concepción se ubica sobre el cauce del Río Verde, una parte se encuentra en el término municipal de Istán y la otra en Marbella. Es el de mayor capacidad y superficie dentro del municipio, con 57 hm² y 214 ha, la superficie de la cuenca del embalse es de 142 km².

El Embalse de la Medrana es de menor capacidad y superficie que el anterior, y se localiza en el extremo oeste del término municipal, confinándose sobre el cauce del Arroyo del Chopo.

El Embalse Viejo del Ángel y el Embalse Nuevo del Ángel se construyeron sobre dos afluentes del Arroyo Benabato, y se localizan en el extremo Noroeste del término, muy inmediatos entre sí y separados por las urbanizaciones El Ángel y Alona. El primero tiene una capacidad de 0,30 hm² y 1 ha, y el segundo una capacidad de 0,20 hm² y una superficie de 4 ha. En cuanto al entorno del Embalse Viejo del Ángel se está desarrollando una fuerte actividad urbanística, desnaturalizando todo el medio que lo rodea, y dificultando su acceso.

Los embalses están sometidos a grandes variaciones del nivel de agua, según la estacionalidad en la que se encuentren, también influyen la climatología y la escasa pendiente de los terrenos donde se emplazan, distinguiéndose dos zonas en estos ecosistemas: una zona periódicamente inundada (los márgenes) y otra sumergida continuamente (centro del embalse), cada una de ellas con una vegetación que las caracteriza. El objetivo de los embalses es el de contribuir a resolver el suministro del agua a una zona de tan fuerte atractivo turístico, como es el caso de Marbella, abasteciendo al consumo urbano y a la actividad agrícola fundamentalmente.

Suelo dedicado a cultivos

Las superficies dedicadas a la actividad agrícola se han visto reducidas a lo largo del tiempo en el municipio de Marbella, resultando el uso menos abundante en cuanto a superficie, con una cobertura inferior al 5% del total del suelo municipal.

Muchas de las parcelas tradicionalmente dedicadas a la agricultura se encuentran en la actualidad edificadas, otras abandonadas y naturalizadas, y otras aún en activo. En muchas de ellas se lleva a cabo también una actividad ganadera.

Mosaico de cultivos.-

Sobre el sector Norte de la vega de la margen derecha del río Guadaíza y las huertas en torno al embalse de La Medrana las huertas y frutales de regadío tienen una presencia importante, y están constituidos a base de naranjos, limoneros, aguacates, etc., siendo los más cultivados los cítricos.

Los frutales constituyen los cultivos más dinámicos y viables económicamente. El clima y el medio de Marbella permiten que la ocupación de sus suelos sea variada, conviviendo cultivos de ámbito regional con otros de ámbitos subtropicales, como el aguacate, la chirimoya, el mango y otros, que son de reciente incorporación. Este grupo se monopoliza en las vegas litorales del término.

En esta zona del municipio los frutales y huertas se entremezclan con cultivos herbáceos cultivos herbáceos entremezclados con algunos naranjos y pequeñas huertas, mientras que en el sector Sur del valle del Río aparecen grandes zonas ocupadas por cultivos herbáceos.

Los cultivos de regadío se confinan casi en su totalidad a los valles del Río Guadaíza y Río Verde, también existen pequeñas parcelas de huertas en Sierra Blanca y en las Lomas Orientales, sobre las riberas del río Siete Revueltas al inicio de su incursión por el término municipal, al igual que en las orillas del Arroyo del Chopo, Río Real de Zaragoza y el Arroyo de las Cañas. Se encuentran superficies de menor tamaño al Sur de San Pedro de Alcántara y entre los Arroyos de la Cruz y Nágüeles. De este dominio destacan por su extensión zonas hortícolas y cultivos herbáceos.

Tierras de labor en secano.-

Ocupan el sector Sur de la vega de la margen izquierda del río Guadaíza y al Sur de la urbanización Altos de Marbella.

Las especies más cultivadas en esta categoría son el trigo, la avena, el maíz y la cebada. Debido a su escasa rentabilidad, muchas zonas se han abandonado o transformado como pastos para el ganado.

Olivares.-

En Marbella aún existen parcelas donde se cultiva el olivo, el cual es un cultivo que se encuentra repartido y extendido por todo el territorio. Aparece en ocasiones asociado a otros tipos de aprovechamientos y a zonas improductivas agrícolamente.

Los olivares que se localizan próximos a las márgenes de los ríos y arroyos de gran caudal son de regadío y los que están en parcelas sueltas por el término municipal de secano. El olivar se da de este a oeste, observándose superficies de suelo agrícola en distintos enclaves del municipio como son: el entorno y norte del Embalse de la Medrana y el Embalse la Concepción; pequeñas parcelas en lugares como Las Huertas del Río Guadaíza, El Potril, La Concepción, Linda Vista, Rancho Grande, Loma de los Toldos y Loma de

Correa; y en los alrededores de urbanizaciones como Valle del Sol, Alto Rodeo, Casablanca, La Casa del Curro, El Venero, El Vicario, Ricmar, Las Palmas, y Los Monteros, entre otras. En muchas ocasiones estas plantaciones de olivos se encuentran abandonadas.

Fuera de estas zonas, el olivar aparece mezclado en mayor o menor medida con otros cultivos como son las higueras, naranjos, algarrobos, y alcornoques, entre otros. Es un cultivo en notable retroceso, viendo reducida su superficie por su baja rentabilidad y al estar rodeado de terrenos ocupados por urbanizaciones. En muchos casos, el abandono de esta actividad agrícola hace que los cultivos se conviertan en residuales y se naturalicen, desarrollándose de forma conjunta especies arbustivas, siendo ésta una de las causas por las que el destino último de muchas de estas parcelas sea el uso urbano.

Se han identificado grandes zonas de olivar abandonado cercanas a la costa, entre los ríos Real y Siete Revueltas y entre la zona de confluencia del arroyo de Alicante y el Arroyo de la Zahurda.

Terrenos principalmente agrícolas pero con importantes espacios de vegetación natural.-

Se localizan en las riberas del río Verde donde aparecen cultivos leñosos con y vegetación natural leñosa, principalmente acebuches. También entre los arroyos Servilla y Real de Zaragoza y en la zona de desembocadura de éste último. En este caso se trata de un olivar abandonado y otros cultivos leñosos entre matorral denso y formaciones arboladas de coníferas y eucaliptos.

Suelo antropizado

Los usos del suelo transformado para usos propios del medio urbano, se analizan en el apartado 3.2. de esta memoria de información, tomando como referencia los datos catastrales así como los datos sobre suelos dotacionales que constan en el inventario de bienes municipales y en los instrumentos de ordenación tramitados.

Instalaciones portuarias.-

En Marbella, las zonas portuarias son numerosas y de gran importancia. Existen cuatro puertos que son de Este a Oeste: Puerto de Cabopino, Puerto Deportivo-Pesquero de La Bajadilla, Puerto Deportivo de Marbella y Puerto Banús.

Estos puertos son gestionados por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA).

El municipio marbellí es una zona muy importante en cuanto al turismo, que atrae gracias en parte a estas instalaciones, manifestándose esto también en el desarrollo económico. De estos tres, sólo el de Marbella es de carácter mixto pesquero-deportivo, teniendo los demás un uso deportivo.

En cuanto a la calidad de sus instalaciones el diagnóstico es favorable, al igual que los servicios propios de los puertos. El desarrollo de estos puertos va unido directamente con el turismo y las actividades económicas de la zona, como puede ser la ubicación de lugares de ocio y comerciales. Un ejemplo es Puerto Banús, con más de 300 establecimientos, reflejando la dinámica de estas instalaciones.

Los puertos se presentan como elementos de revalorización de los terrenos, ya sea en terrenos rústicos de poco valor, en zonas marinas o puertos interiores, y en puertos de zonas urbanas, ganándole terreno al mar.

Estos tienen también efectos negativos, tales como la degradación de las playas, la presión sobre los recursos litorales, la contaminación del agua, etc., por ello la ampliación y creación de nuevos puertos no es una cuestión insustancial, porque las implicaciones medioambientales y la saturación de determinadas infraestructuras implican nuevos proyectos que se deben estudiar bien y no justificarnos sólo por la alta demanda.

Redes viarias y terrenos asociados.-

Las infraestructuras viarias más importantes que discurren por el término municipal de Marbella son:

- La Autopista de la Costa del Sol (AP-7*), que es una autopista de peaje, con carácter de largo recorrido.
- La Autovía del Mediterráneo (A-7**), con carácter de medio recorrido. (*) (**) la AP-7 y A-7 comparten más de 6 km de tronco común en la zona central del TM de Marbella, discuriendo por el norte del núcleo urbano de Marbella.
- La Carretera A-7176 (Carretera a Istán), que forma parte de la Red Autonómica de Carreteras y figura como perteneciente a la red complementaria metropolitana y como integrante de la red autonómica. Está clasificada como vía convencional.
- La carretera A-397, de Ronda a San Pedro de Alcántara, forma parte de la red básica de la comunidad autónoma andaluza y figura con el rango y, por lo tanto, como integrante de la red autonómica. Está clasificada como vía convencional.
- La carretera A-355, de Cártama a Marbella, forma parte de la red intercomarcal de carreteras de Andalucía, y figura como integrante de la red autonómica. Está clasificada como vía convencional.

De todas éstas, las vías de comunicación consideradas como las principales entre Marbella y otros municipios son la Autopista de la Costa del Sol y la Autovía del Mediterráneo. Ambas atraviesan el término de Este a Oeste, la primera emplazada por su zona central y la segunda más al Sur, pegada la mayor parte de su recorrido a la costa. Son carreteras de gran capacidad, y discurren ambas más o menos paralelas entre sí.

Estas dos carreteras principales atraviesan en la mayor parte de su trayecto zonas urbanas, fundamentalmente la Autovía del Mediterráneo, más próxima al litoral, que comunica toda la costa y da fluidez a la circulación vial que por ella pasa. Mientras que la Autopista de la Costa del Sol recorre las zonas próximas a la sierra, quedando al sur de ésta casi todas las zonas urbanizadas, con excepción de las que se hallan en las faldas de Sierra Blanca, que cada vez son más numerosas y se extienden con rapidez, tanto al este como al Oeste.

Además de estas dos vías de comunicación, las salidas y entradas a las mismas fragmentan el terreno, y se sigue fragmentando debido al crecimiento de las zonas urbanizadas y residenciales, que demandan la reordenación (eliminación) de accesos existentes.

La construcción de infraestructuras viarias genera la eliminación total de la cubierta vegetal a lo largo del trayecto de las mismas, además de atraer el desarrollo urbano en su entorno, por su mejor comunicación.

Canteras y escombreras.-

La actividad minera en el municipio ya ha desaparecido, existiendo restos de la existente en el pasado. La mina de Nagüeles, se encuentra al Suroeste de Sierra Blanca, entre el Pinar de Nagüeles y los Manchones, utilizada actualmente como auditorio. Por otra parte, aparecen depósitos incontrolados de residuos por todo el territorio municipal de forma puntual, y sobre todo se ubican alrededor de urbanizaciones, caminos y carreteras. Estos vertidos ilegales son reflejo de las actuaciones humanas, por el desarrollo urbanístico, que transforman el paisaje natural, apareciendo zonas de acumulación de residuos. Entre estos residuos los que predominan son los escombros y residuos de la construcción, restos de podas y residuos urbanos. Una de estas zonas donde se observan acopios de residuos se encuentra el pinar junto a la carretera que va a la antigua Cantera de Nagüeles, también en la urbanización Hacienda de Cortés en los márgenes del Arroyo Segundo.

Zonas en construcción.-

Por último, se identifican varias zonas en construcción: en el núcleo de San Pedro de Alcántara, con operaciones de colmatación cercanas al frente litoral y sobre el recorrido de la A-7, de Este a Oeste, junto a la urbanización el Real Panorama, zona cercanas al Hospital Comarcal, zona cercana a Santa Clara Golf Club y zona al Norte del centro comercial La Cañada.

2.10.- ANÁLISIS DE VISIBILIDAD DESDE EL EJE ESTRUCTURAL AP-7/A-7

El paisaje puede ser entendido como cualquier parte del territorio tal como es percibida por las poblaciones y cuyo carácter resulta de la acción de factores naturales y/o humanos y de sus interrelaciones. Por tanto, se trata de un factor de apreciación subjetiva, ya que depende del observador que lo percibe. Esta percepción cambia según el carácter social, las

características psicológicas, culturales y las condiciones visuales. Por tanto, la expresión visual del territorio constituye un aspecto difícil de valorar y cuantificar objetivamente. Un territorio puede ser valorado positiva o negativamente dependiendo del observador y de lo que él particularmente considere valioso.

La belleza del paisaje además de **gratificar a residentes y foráneos** puede actuar como recurso **capaz de impulsar la economía local** gracias al atractivo turístico que es capaz de generar. Por otra parte, un paisaje mal conservado y con fuertes impactos negativos puede mermar la economía y la calidad de vida de los ciudadanos.

El análisis de visibilidad parte de la obtención de los datos topográficos que servirán como base para el presente estudio. Para ello se ha utilizado el producto cartográfico "MDT05/MDT05-LIDAR" del IGN, obtenido de una de las dos siguientes formas: por estereocorrelación automática de vuelos fotogramétricos del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea (PNOA) con resolución de 25 a 50 cm/píxel, revisada e interpolada con líneas de ruptura donde fuera viable, o bien por interpolación a partir la clase terreno de vuelos LIDAR del PNOA, con una resolución final de malla de 5 m.

Cuencas visuales y análisis de visibilidad.

En los análisis de intervisibilidad, el relieve se considera elemento esencial, pero no es el único aspecto a estudiar, pues existen una serie de elementos que influyen, a veces de forma determinante, en los resultados de dicho análisis. Aunque en ocasiones aparecen el suelo o las rocas desnudas (como frecuentemente ocurre en la parte alta de las montañas) generalmente suelen presentar una cubierta que dificulta la visibilidad. Este componente puede ser desde la cobertura vegetal hasta las construcciones urbanas o asentamientos.

Así, en el ámbito del municipio de Marbella, a la componente hipsométrica se le añaden una serie de elementos que cobran una gran relevancia a la hora de determinar los aspectos clave del análisis de intervisibilidad, como son el mayor o menor grado de vegetación y principalmente, el frente urbanizado y los complejos residenciales que se adentran hacia el piedemonte sobre laderas que adquieren unas mayores cotas, ejerciendo de pantallas visuales.

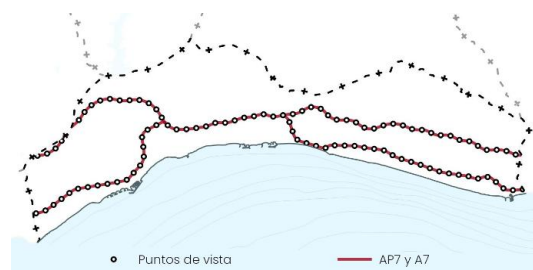
Una **cuenca visual** es la porción del **terreno que es vista desde** un determinado punto, que se denomina **punto de observación**. De esta manera también se puede definir cuenca visual como la superficie desde la que es visto un determinado punto. La altura de visibilidad se define como la altura a la que está colocado el observador para realizar el cálculo de su área visible, pero igualmente puede entenderse como la altura del objeto observado cuando se quiere calcular el área desde la que éste es visto.

El análisis del paisaje necesita tener en cuenta forzosamente aquellas zonas que resultan accesibles para el mayor número de personas. Y es que un punto en concreto puede poseer vistas paisajísticas espectaculares, pero al mismo tiempo resultar inaccesible. Hay que detenerse, por tanto, en las panorámicas que presenta la zona de estudio desde los puntos de vista más comunes, probables y asequibles a la población. Estos puntos de observación parten generalmente de las vías de comunicación y los espacios altos, abiertos, de fácil acceso y muy concurridos.

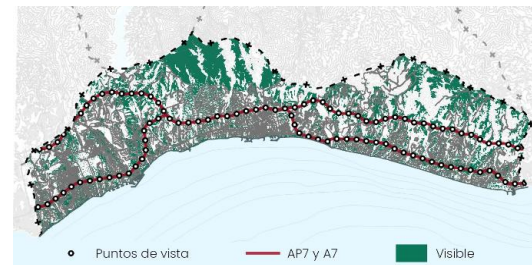
Teniendo en cuenta estos aspectos y analizando detalladamente el terreno, se ha optado por **el cálculo de la cuenca visual de las vías de comunicación AP-7/A-7**. De esta forma, a continuación, se procede al cálculo de la cuenca visual conjunta de los puntos que conforman el recorrido de estas vías, lo que permitirá determinar el grado de visibilidad que adquiere el término municipal con respecto a la principal vía de comunicación de la costa occidental de Málaga.

La delimitación de la cuenca visual se realiza mediante el uso del modelo digital del terreno (MDT) y la aplicación de técnicas de información geográfica (SIG) a dicho modelo para delimitar las áreas visibles y las áreas no visibles desde los puntos de observación seleccionados. Al respecto cabe indicar que, metodológicamente, para dicho cálculo se ha considerado **un punto de observación por cada 500 m de longitud de la vía de comunicación**, lo que arroja un total de **98 puntos de observación**.

En el siguiente esquema queda representada la cuenca visual de la AP-7/A-7 obtenida por el Sistema de Información Geográfica a partir del MDT.



El resultado muestra una **cuenca visual fragmentada** y condicionada por el relieve prelitoral y los cambios bruscos de pendiente que se suceden.



Considerando estas pendientes y la cubierta forestal, con predominio del matorral y los cultivos hortofrutícolas, se asimila fragilidad visual a intervisibilidad omitiendo la capacidad enmascaradora de la vegetación y considerando cuatro niveles:

- No visible (0%).
- Baja fragilidad visual (0 - 25%).
- Media fragilidad (25 - 50%).
- Alta fragilidad (>50%).

El objetivo de este análisis será identificar los hitos visuales del ámbito del municipio de Marbella. El resultado es el siguiente:

En primer lugar, los elementos más visibles, desde más del 50% de los puntos muestreados, pueden considerarse como **hitos visuales de máxima fragilidad**. Se trata de la cima de los cerros que delimitan la cuenca visual hacia el Norte, y dónde destaca Sierra Blanca, con el **pico de la Concha**, es el lugar más visto desde los diferentes puntos de observación que se han establecido.

En segundo lugar, las laderas que rodean a estos cerros orientadas hacia el litoral visibles desde el rango 25-50% de las observaciones. Constituyen las constantes del paisaje, en diversas apreciaciones a lo largo de la ruta. En este sentido destaca el Cerro de Colmenar, relieve más destacable de la parte oriental del municipio, aunque no llega a poseer alta fragilidad, es un hito importante en esta zona de la ciudad. El tercer nivel comprende grandes áreas que rodean a los anteriores relieves, a los que se suman algunas crestas o divisorias de aguas menores, así como los piedemontes de las sierras, también destacan sectores situados a una cota menor y con vistas hacia el litoral. Se trata de áreas perceptibles desde el rango 0-25%. Por último, las áreas no coloreadas de verde se reflejan con el valor 0. No

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>

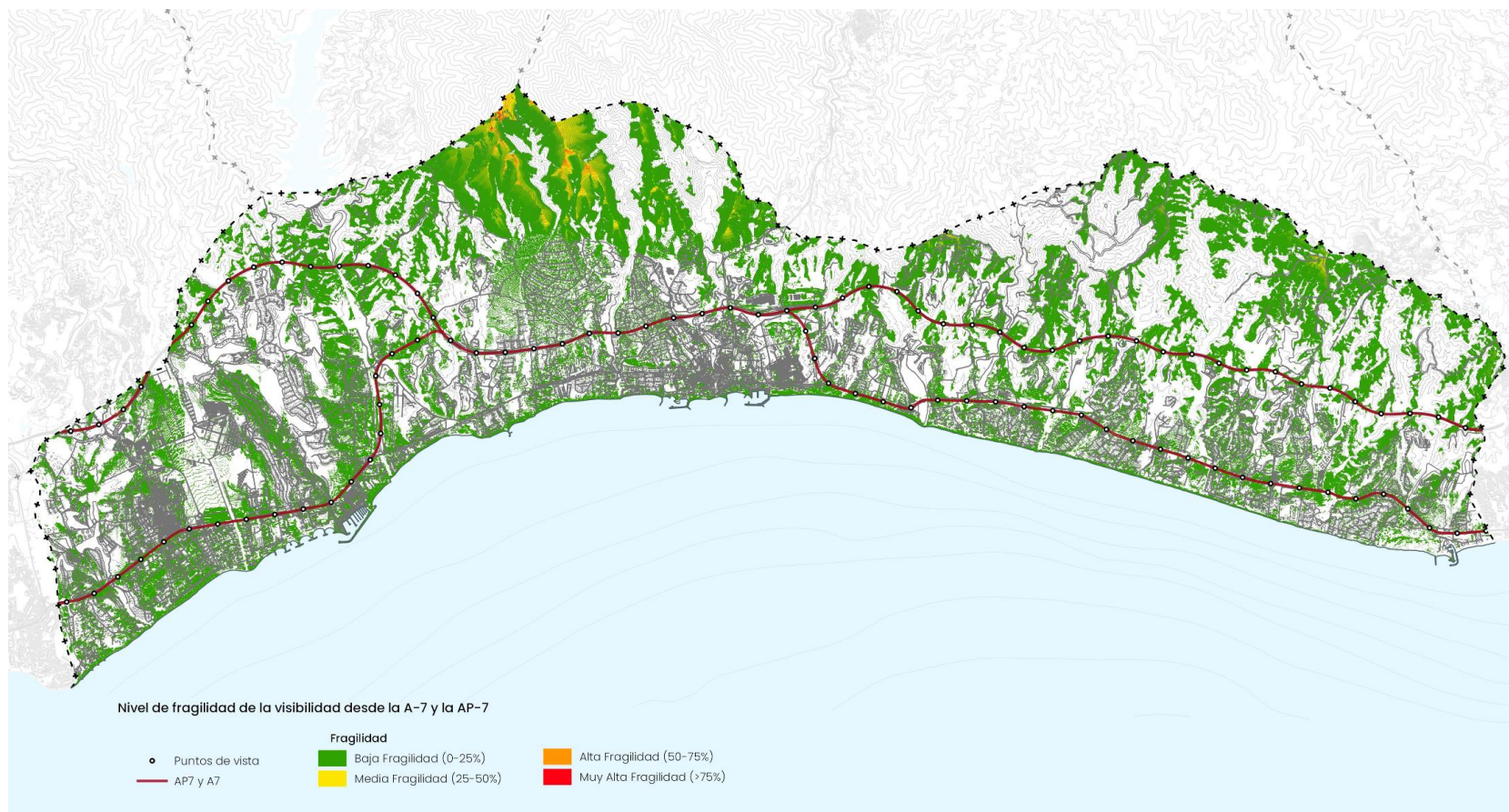


son visibles desde ningún lugar considerado, y su fragilidad visual es por tanto nula.

Por tanto, se aprecia como los ejes actuales de percepción son transversales al curso de la AP-7/A-7, incidiendo las vistas sobre dos hitos

fundamentales: el principal accidente orográfico del entorno es Sierra Blanca, con el Pico de la Concha; y por otro lado, el litoral, visible gracias a que la carretera se sitúa en una cota superior.

De este modo se concluye que las carreteras constituyen ejes estructurales del territorio, que atraviesan el municipio desde el Oeste al Este a una altura media. Gracias a esta disposición y cota altimétrica, poseen cuencas visuales tanto a los relieves más altos y abruptos como a las cotas bajas que se encuentran en el litoral, sobre todo favorecido por los valles de los



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

ríos más occidentales, entre los que se encuentran el río Verde y el río Guadaluza.

Accesibilidad visual ponderada. Sistema de visibilidad de Andalucía.

El Sistema de Visibilidad de Andalucía (SVA), desarrollado recientemente en el seno de la REDIAM en el contexto de los estudios sobre el paisaje, trata de representar, reproducir y modelizar la percepción visual humana sobre el territorio a través del cálculo de diversos parámetros y el desarrollo de algoritmos de procesamiento y explotación para estos. El SVA recoge las relaciones visuales existentes o potenciales entre observador y territorio para más de 11 millones de puntos de observación distribuidos por el territorio andaluz, incorporando los algoritmos necesarios para operar con estos datos en el estudio del paisaje.

La consideración de las relaciones de visibilidad potenciales (no sólo existentes) entre los puntos del territorio constituye una de las características más interesantes del SVA, en tanto que permite conocer las condiciones de visibilidad que se darían si cambia la altura de observación o del punto observado, lo que resulta de gran utilidad en la evaluación de la visibilidad de y desde instalaciones en altura. Asimismo, es posible combinar los parámetros del SVA con cualquier otra variable de distribución territorial: por ejemplo, la intervisibilidad con la densidad estimada de observadores en cada punto del territorio derivan en la obtención de la magnitud de Accesibilidad Visual Ponderada, útil para evaluar tanto la prominencia visual de una parcela determinada como el impacto de una instalación de cierta altura en proyecto.

A continuación se representa la accesibilidad visual ponderada en el municipio de Marbella para una determinada intervención situada a 0 m y a 10 m. La graduación de colores representa desde un menor impacto de la actuación (zonas azules) hasta un mayor impacto (zonas rojas).

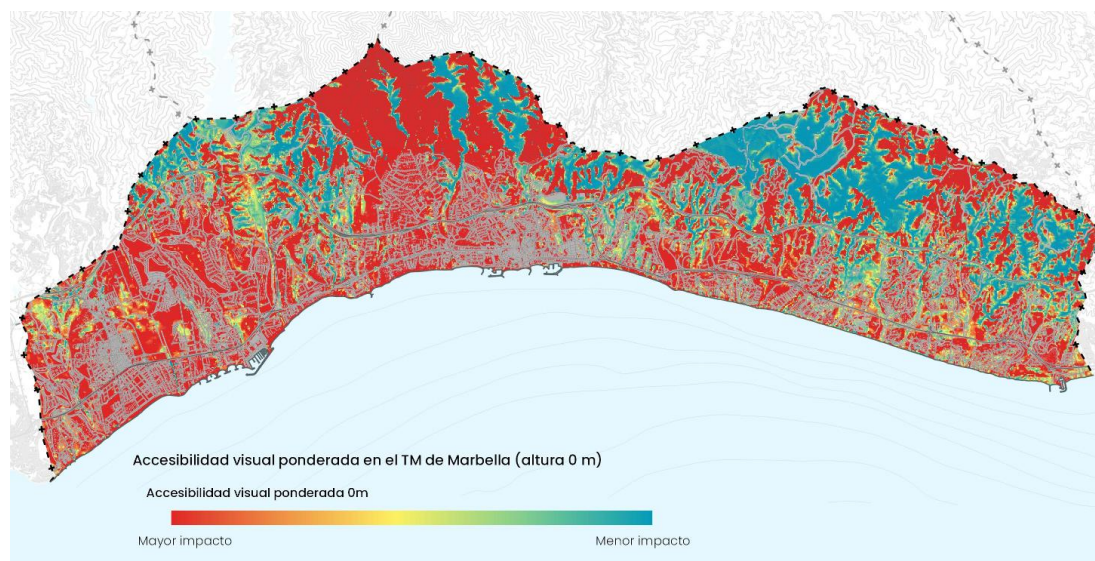


Ilustración 4: Mapa de accesibilidad visual ponderada. Sistema de visibilidad de Andalucía (REDIAM).

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>

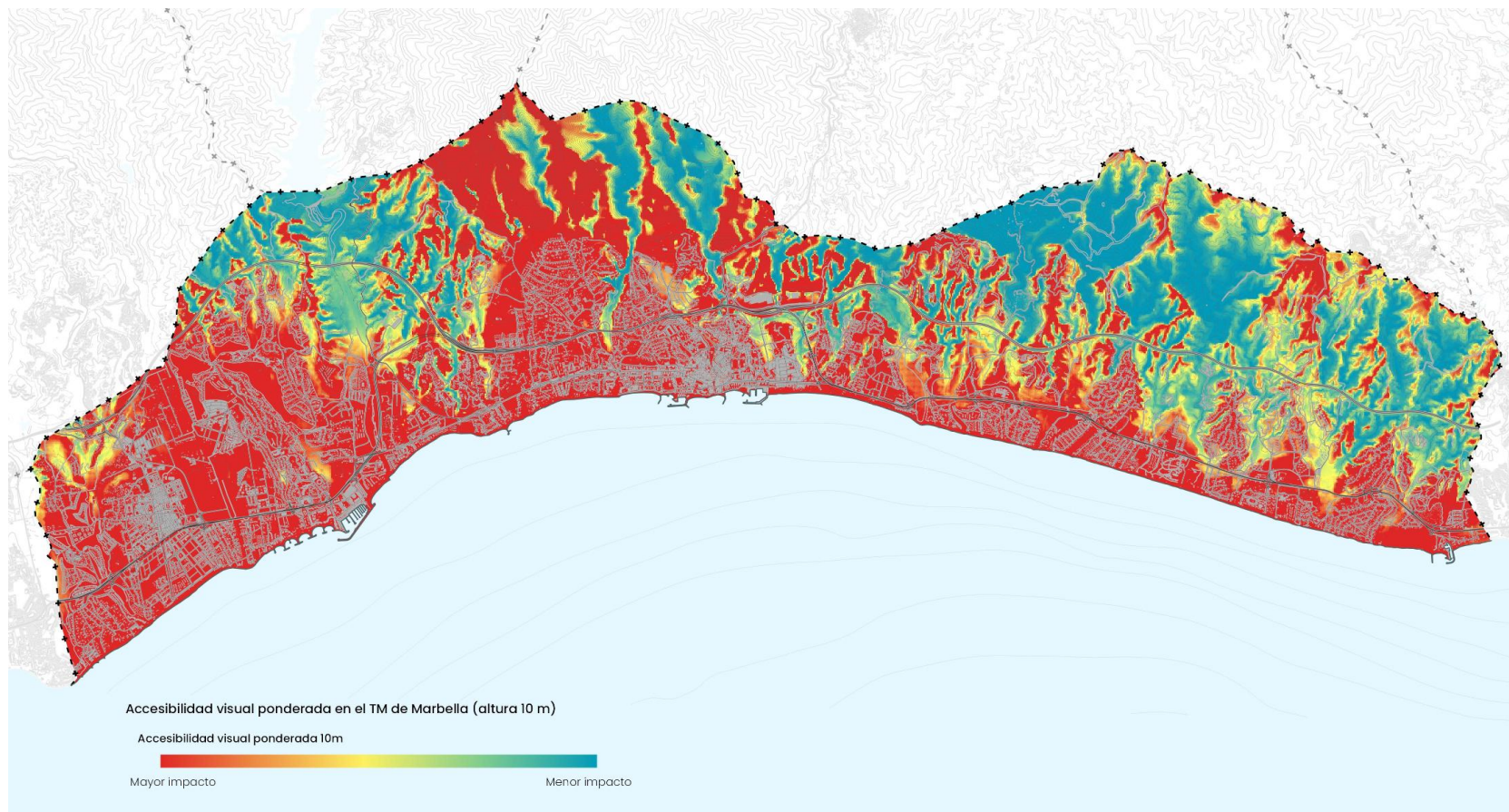


Ilustración 5: Mapa de accesibilidad visual ponderada. Sistema de visibilidad de Andalucía (REDIAM).

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



2.11.- VALORES PAISAJÍSTICOS, URBANOS, HISTÓRICO-ARTÍSTICOS Y ECOLÓGICOS RELEVANTES EN EL ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN

2.11.1.- Valores paisajísticos

El paisaje según el Convenio Europeo se entiende como "cualquier parte del territorio tal y como la percibe la población, cuyo carácter es el resultado de la acción e intervención de factores naturales y humanos". Las leyes de la naturaleza y la acción humana modifican sus formas y estructuras geográficas a través de sus acciones medioambientales y sociales, estando todas ellas transversalmente conectadas.

La observación del Paisaje como variable urbana y territorial, tanto en el medio rural como en el urbano, es difícilmente dissociable del análisis de las demás variables ambientales y territoriales de la Planificación Urbanística. Para integrar el paisaje en la ciudad y el territorio, el planeamiento urbanístico, a través de su instrumentación, tiene la potestad de proteger, ordenar, gestionar y programar acciones sobre el paisaje.

El paisaje del litoral marbellí ha terminado por constituirse en el ejemplo más acabado de un cierto modelo de ocupación turística costera que se desarrolla a partir de los años sesenta. Un modelo basado en la ocupación masiva del frente costero hasta constituir un continuo urbano en el que la edificación en altura y las infraestructuras compiten por ocupar la primera línea litoral, incluyendo elementos del Dominio Público Marítimo Terrestre. De este modo se valoriza de manera inmediata los recursos sol y playa, a cambio de destruir o limitar drásticamente a los elementos naturales del territorio (forestal, dunas, desembocaduras de ríos y arroyos, zonas húmedas), alterar la topografía preexistente e intervenir sobre la fachada marítima y la dinámica litoral (puertos deportivos, espigones).

La expansión de la actividad turística y de las urbanizaciones no ha inducido una dinámica paisajística homogénea, sino que pueden diferenciarse al menos dos: una dinámica de banalización y estandarización paisajística generalizada, la cual ha coexistido y sigue coexistiendo con potentes dinámicas de reinterpretación, bien de los paisajes urbanos, para acondicionarlos o adaptarlos a la demanda turística y residencial, bien del paisaje rural preexistente, con el fin de satisfacer la demanda más exigente. Ello produce la situación paradójica de que coexistan núcleos urbanos muy bien conservados con paisajes estandarizados o banalizados, con islas de paisaje rural reinterpretados, como ocurre en ciertas zonas residenciales y algunos campos de golf.

Para entender el paisaje de Marbella, así como su evolución, es necesario realizar un recorrido a través de documentos pasados que atestiguan de manera visual el devenir de esta ciudad con respecto al paisaje.

Durante los últimos siglos, lo que ha llamado más la atención de Marbella son sus paisajes urbanos, debido a que desde el siglo XVII, ya se encuentra registrada su predominancia con respecto al resto de ciudades de la Costa del Sol Occidental. Este hecho se refleja en el Regnorum Castellae Novae Andalusiae Granadae, un mapa realizado por Nicolaes Visscher II en Ámsterdam en 1683, donde aparece Marbella representada con un gran número de torres almenaras y de unas robustas murallas de defensa, que hablan de la inseguridad de la costa. Por tanto, ya se está refiriendo a esta ciudad como un complejo urbano, el más importante de los que existían entre la provincia de Cádiz y Málaga capital, y que poseía conexión con Ronda.

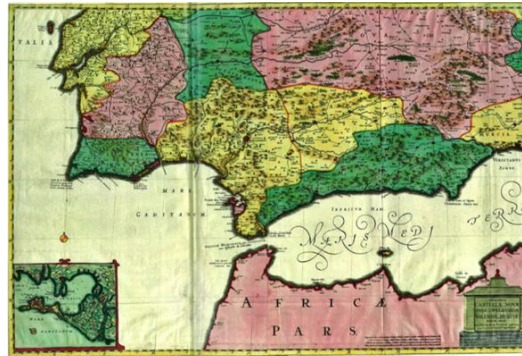


Ilustración 6: Fuente: Regnorum Castellae Novae Andalusiae Granadae Valentiae, Nicolaes Visscher II, Amsterdam, 1683.

Siguiendo a través de la historia, en la obra A journey from Gibraltar to Málaga de Francis Carter realizada en Londres en 1777, aparece reflejada la Marbella de 1752, donde se puede observar una vista de Marbella con la costa al Sur y la Sierra Blanca al Norte. En este grabado se destaca de nuevo el paisaje urbano, que se encuentra rodeado por unas murallas y torres de época musulmana, ya en muy mal estado de conservación. Además, se puede observar la Iglesia de Nuestra Señora de la Encarnación y el Convento de San Francisco, este último rodeado de huertos y campos de cultivo. Sin embargo, en las inmediaciones de la ciudad, resalta el carácter natural debido a la cercanía de sus playas y a la sierra que nace a espaldas de la villa, estos dos hitos paisajísticos van a ser recurrentes en el devenir de Marbella, debido a que son perceptibles desde prácticamente todo el municipio.

Ya en el siglo XX, aparece una obra de Zubillaga, denominada Andalucía en blanco y negro, y publicada en Madrid en 1999, aunque recoge imágenes fotográficas más antiguas, como es el caso de la de Marbella, del año 1930.

Lo que predomina en esta imagen poco tiene que ver con la Marbella de hoy en día, ya que destaca un paisaje urbano pintoresco, con viviendas enclavadas, con tejados y pequeñas huertas asociadas a las casas. Lo que se refleja es el paradigma y arquetipo de infravivienda de Andalucía de

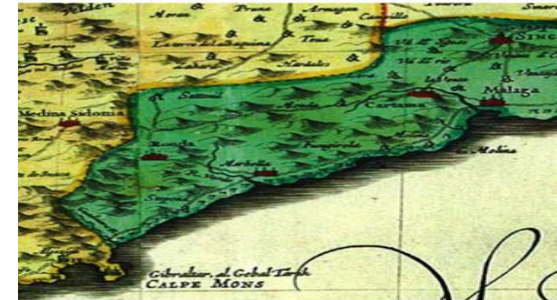


Ilustración 7: Fuente: Detalle Regnorum Castellae Novae Andalusiae Granadae Valentiae, Nicolaes Visscher II, Amsterdam, 1683.

principios del siglo XX. Junto a estas viviendas se puede observar un curso de agua muy contaminado y poco salubre, que está prácticamente adosado a las casas. Al fondo de la fotografía aparece la Sierra Blanca, majestuosa, siendo el matiz natural de este entorno, ya eminentemente urbano, aunque con evidentes deficiencias.



Ilustración 8: Fuente: Zubillaga, [Marbella], 1930. En Andalucía en blanco y negro. Espasa Calpe, Madrid, 1999.

A mediados del siglo XX comienza el boom turístico de la Costa del Sol, que hace cambiar el urbanismo de Marbella desde los años 50, pero sobre todo en los 60 y 70. Este hecho aparece reflejado en La Costa del Sol paraíso del turismo. La afluencia de forasteros a Marbella y Torremolinos, 27-08-1962, grabación realizada para el NO-DO (1025 A), de la que se ha

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

extraído un fotograma que tras sobrevolar el estado en el que se encontraba las obras de construcción, aparecen turistas disfrutando del sol y de la playa.



Ilustración 9: Fuente: NO-DO (1025 A). La Costa del Sol paraíso del turismo. La afluencia de forasteros a Marbella y Torremolinos, 27-08-1962.

Por tanto, aparece Marbella como reclamo turístico, y esto se encuentra plasmado en una postal de los años 80 del siglo XX de esta localidad. Se crea todo un entramado publicitario de carteles, postales, anuncios, que intentan atraer al turista hacia las costas marbellíes, mostrando un litoral



Ilustración 10: Fuente: Marbella, Postal de los años 80 del siglo XX. Catálogo de Paisajes de la provincia de Málaga.

con buen clima, pueblos pintorescos, personajes típicamente andaluces y la proyección de una nueva arquitectura, con complejos hoteleros que pretenden asegurar al foráneo un turismo de sol, playa y calidad en la atención.

En la obra documental Andalucía es de cine (Benalmádena, Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Casares, Istán y Ojén) de 2003 publicada en RTVA y realizada por Manuel Gutiérrez Aragón, Juan Lebrón y Fernando Olmedo, se incorpora la imagen paisajística actual de Marbella, como capital de la Costa del Sol y combinando la arquitectura tradicional blanca del encajado con los nuevos complejos urbanísticos de lujo y puertos deportivos de alto nivel. Este paisaje visto desde la costa, se encuentra enmarcado por la Sierra Blanca, a cuyos pies se han ido instalando campos de golf.



Ilustración 11: Fuente: Manuel Gutiérrez Aragón, Juan Lebrón (Dirs.) y Fernando Olmedo (guión), Andalucía es de cine (Benalmádena, Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Casares, Istán y Ojén), 2003. RTVA.

Por último, antes de llegar al paisaje actual, hay que hacer referencia de las

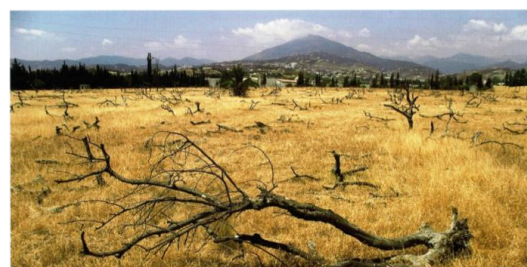


Ilustración 12: Fuente: José Guerrero, Finca de "Las Minas", San Pedro de Alcántara, MÁLAGA, 2004/2006. En Muñoz, J. (Prod.) (2006). Efímeros. José Guerrero. Sevilla: Caja San Fernando. (Catálogo).

cicatrices paisajísticas que se han dado en Marbella debido a las expectativas urbanísticas. Ejemplo de ello, es la finca denominada de "Las Minas", localizada en San Pedro de Alcántara a través de una imagen tomada por José Guerrero entre el año 2004-2006 y publicada en el

catálogo Efímeros en Sevilla en el 2006. En esta se muestra un espacio antes agrario, ahora con la expectativa de ser urbanizado pero aún "abandonado", perfectamente delimitada por cipreses o cortavientos, antes poblada de árboles en regadío y ahora "esperando" el especulador que cambie su vocación y la convierta, si la crisis lo permite, en una nueva urbanización.

2.11.2.- Aproximación al paisaje de Marbella según el mapa de paisaje de Andalucía

En 2003, fruto de la colaboración entre la antigua Consejería de Medio Ambiente y la Universidad de Sevilla se desarrolla una cartografía del paisaje considerando una escala de representación regional (1:100.000) obteniendo el Mapa de Paisajes de Andalucía. El mapa de paisaje de Andalucía está compuesto por dos niveles: las categorías, áreas y ámbitos paisajísticos y, a un segundo nivel, las unidades fisionómicas. Combinando la interpretación de imágenes de satélite con criterios de observación, (como homogeneidad de colores, texturas y estructuras) y junto a criterios vinculados a aspectos socioculturales y de ordenación del territorio, cada una de estas áreas se desagrega en entidades de menor tamaño denominadas ámbitos.

La división del paisaje andaluz en grandes categorías permite tener un marco de referencia sintético donde se identifican: serranías, campiñas, altiplanos y subdesiertos esteparios, valles, vegas y marismas, litoral y ciudades y áreas muy alteradas. Las categorías se desagregan en 19 áreas paisajísticas, que marcan transiciones entre categorías o situaciones geográficas que dan improntas morfológicas, de cubiertas vegetales o de utilización del territorio a estas áreas. Las áreas paisajísticas se subdividen a su vez en 85 ámbitos, identificados por topónimos de amplio reconocimiento social. En cada uno de estos ámbitos pueden existir diferentes unidades fisionómicas de paisaje. Según el Mapa de Paisajes de Andalucía, en el municipio de Marbella se identifican 2 ámbitos paisajísticos diferenciables y resultantes de la combinación del litoral con las sierras béticas, como son: la Costa del Sol Occidental, perteneciente al área paisajística de Costas con Piedemonte y la Serranía de montaña media de Sierra Bermeja.

Ámbitos paisajísticos en el municipio de Marbella

La caracterización del paisaje mediante unidades fisionómicas se realiza según las diferentes texturas, estructuras visuales y morfología estructural obtenidas a partir de la correspondencia entre el Mapa de Usos y Coberturas Vegetales de Andalucía (MUCVA) y el proyecto SIOSE (Sistema de Ocupación del Suelo en España). Sobre el municipio de Marbella se identifican un total de 23 unidades fisionómicas.

Tipología de paisaje predominante en el municipio de Marbella

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



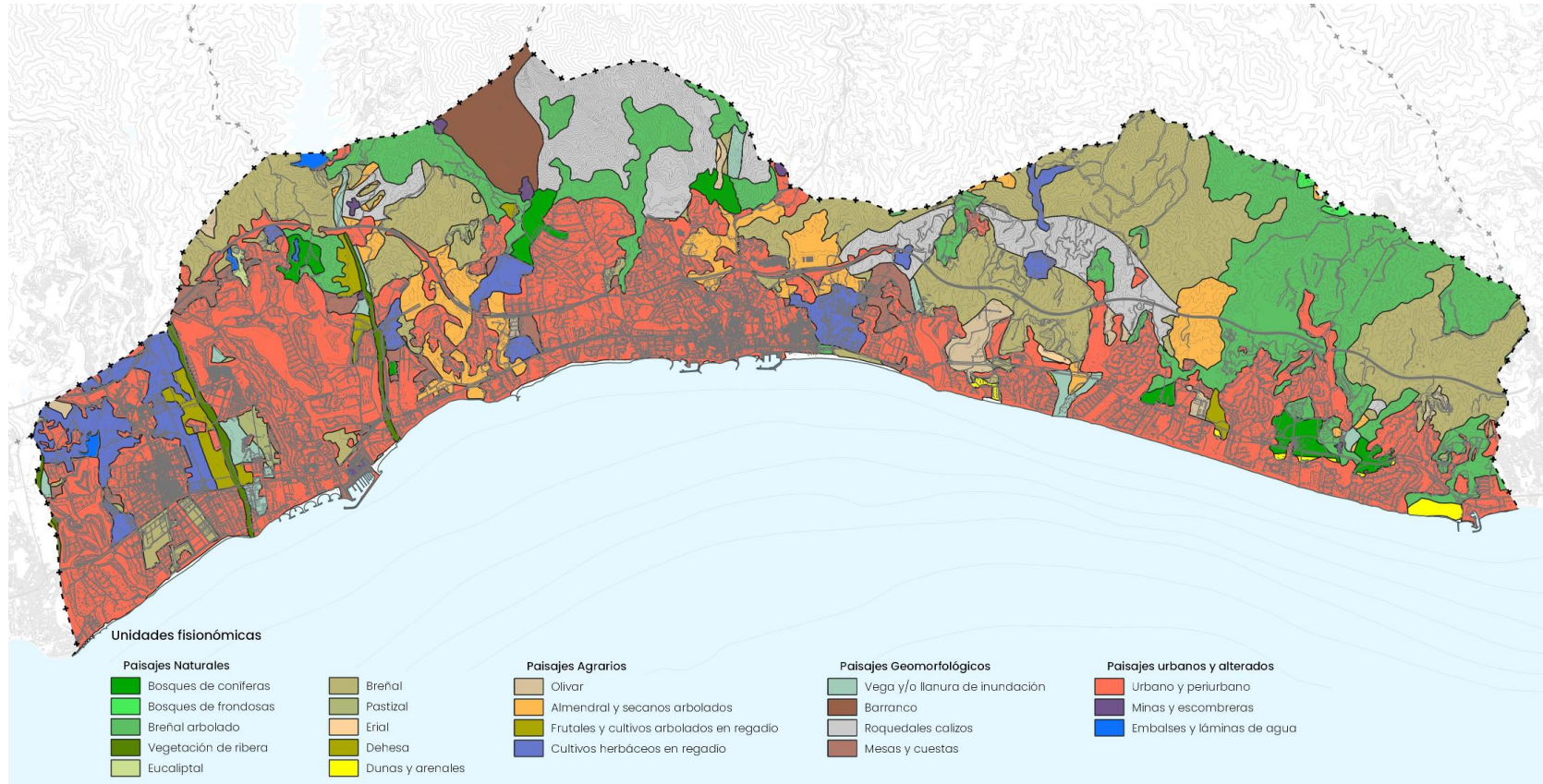
A nivel de unidad fisionómica predomina el urbano y periurbano, con un 37% del territorio considerado, seguido del breñal (19%) y del breñal arbolado (15%).

Tipología de paisaje	ha	%
Naturales	4.400,5	37,6
Agrarios	1.328,6	11,4
Geomorfológicos	1.565,3	13,4
Urbanos y Alterados	4.406,7	37,7

Tabla 1: Mapa de Paisajes de Andalucía (REDIAM)

Unidades fisionómicas en el municipio de Marbella

Como resultado se observa que el municipio de Marbella el paisaje urbano adquiere prácticamente la misma extensión superficial que el natural, a éstos les siguen los paisajes geomorfológicos y, por último, los agrarios.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Unidades fisionómicas predominantes en el municipio de Marbella

Tipología de paisaje	Unidad fisionómica	Superficie	
		ha	%
Naturales	Pinar y otros bosques de coníferas	204,4	1,7
	Alcornocal y otros bosques de frondosas	12,9	0,1
	Breñal arbolado	1.762,8	15,1
	Vegetación de ribera	84,9	0,7
	Eucaliptal	10,1	0,1
	Breñal	2.279,1	19,5
	Pastizal	46,2	0,4
Agrarios	Dehesa	0,3	0,0
	Olivar	135,9	1,2
	Frutales y cultivos arbolados en regadío	131,5	1,1
	Cultivos herbáceos en regadío	512,2	4,4
	Secanos arbolados	548,6	4,7
Geomorfológicos	Acantilado	0,6	0,0
	Vega y/o llanura de inundación	149,3	1,3
	Barranco	224,6	1,9
	Roquedales calizos	940,8	8,0
	Mesas y cuestras	167,7	1,4
	Playa	43,3	0,4
	Dunas y arenales	39,0	0,3
Urbanos y Alterados	Urbano y periurbano	4.342,8	37,1
	Minas y escombreras	27,6	0,2
	Embalses y láminas de agua	27,1	0,2
	Erial	9,2	0,1
	Total	11.701,0	100,0

Tabla 2. Mapa de Paisajes de Andalucía (REDIAM)

2.11.3.- Elementos Relevantes del Paisaje Municipal

En el Ámbito Natural

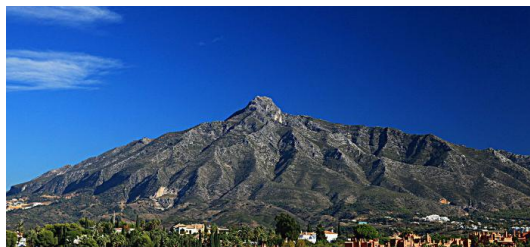
El paisaje estrictamente natural, debido a la construcción descontrolada que se produjo hasta la década de los 90 del siglo XX, ha quedado relegado principalmente a dos ámbitos que, aunque no sean mayoritarios, se pueden contemplar desde prácticamente todo el término municipal y poseen los principales símbolos de identidad de la ciudad, como son el **paisaje serrano de Sierra Blanca y el Mar Mediterráneo**. En un segundo nivel, se encontrarían una serie de paisajes que aún conservan un mayor o

menor grado de naturalidad, dependiente principalmente de la evolución histórica de los usos a los que han sido sometidos, y que son: los relieves alomados, el paisaje ondulado, el paisaje de llanura y finalmente, el paisaje litoral.

Paisaje serrano de Sierra Blanca.

El primero de ellos, es la Sierra Blanca, situada a las espaldas de la ciudad de Marbella como telón de fondo de una obra de teatro. Ha servido de refugio de pobladores en el pasado, así como ha ofrecido también beneficio económico a la ciudad gracias a sus minas. Hoy en día, este traspaís montañoso, protegido de la vorágine urbanística del litoral, ofrece es un paisaje natural de amortiguación a la presión humana litoral.

Destaca por el color blanco de la caliza, de dónde le viene el nombre, ya que contrasta con el color rojizo de las peridotitas que se encuentran en las sierras que la flanquean, como son la Sierra Bermeja y la Sierra Alpujata. Estas calizas se muestran al espectador debido a los intensos procesos de deforestación llevados a cabo en los siglos XIX y XX para el aprovechamiento minera de estos montes. En los últimos años se han llevado a cabo repoblaciones que están plasmando resultados en el territorio comenzando a vislumbrarse vegetación sobre el macizo rocoso, sobre todo en sus laderas.



A pesar de poseer estos terrenos elevadas cotas, la posibilidad de disfrutar del paisaje que lo rodea in situ es muy limitada, ya que es una zona bastante inaccesible. Sin embargo, existen rutas por las que se puede acceder a estos lugares **si se practica senderismo, pudiendo disfrutar de la belleza del entorno**.

Con respecto a la valoración paisajística de este tipo de tipología, se puede afirmar que es una **zona de una alta naturalidad**, en la que se conservan bastante bien los valores naturales del medio. Debido a la presencia de urbanizaciones en algunos terrenos de esta tipología paisajística, se considera un paisaje de muy alta fragilidad. Es un espacio con una alta representatividad y singularidad, por ser un paisaje relevante en el

Municipio, que además posee una alta diversidad, por la complejidad de ambientes que en él coexisten.

Mar Mediterráneo.

El segundo ámbito paisajístico natural apenas antropizado es el propio Mar Mediterráneo, **reclamo intrínseco del turismo de sol y playa**. El conjunto artístico que componen el celeste del cielo con el azul más intenso de las aguas del Mar, **es sin duda uno de los valores paisajísticos y patrimoniales más importantes de la ciudad**, aún más si cabe en las últimas horas del día, cuando los colores del cielo alcanzan tonalidades naranjas, rosas y moradas, viendo una bonita puesta de sol, que se va ocultando hacia el Oeste, en la zona de San Pedro de Alcántara. Así como sus amaneceres.

Esta vista posee amplios matices, en primer lugar, el litoral transformado por espigones y puertos en Marbella, tras ello, hitos en medio del Mar, como es el caso del Cable que se encuentra a 300 m de la costa o diversas embarcaciones que cruzan sus aguas, y rematado por el paisaje visible a lo lejos en días claros de las montañas de África.

Con respecto a la valoración paisajística de esta tipología en el término municipal de Marbella se puede concluir que la superficie perteneciente a esta tipología de paisaje posee una naturalidad alta. Debido a la presencia de equipamientos e infraestructuras antrópicas sobre algunas zonas, este tipo de paisaje resulta impactado. Además de la elevada potencialidad visual que poseen, se consideran superficies con una alta fragilidad, sobre



todo a infraestructuras verticales que rompan con su horizontalidad. Es un espacio con una representatividad y singularidad alta, por ser un paisaje relevante y recurrente en el Municipio.

Relieves alomados

El paisaje de relieves alomados posee una morfología compartimentada y se extiende prácticamente por todo el municipio. Hay que hacer mención del **elevado número de urbanizaciones y núcleos de población que se encuentran inmersos en este tipo de paisaje**, fragmentando en algunas ocasiones la estructura homogénea de esta tipología paisajística por lo

que se engloba dentro de otra tipología de paisaje denominada paisaje urbano.

Hay que destacar su modesta altitud, responsable de que la incidencia visual no sea tan grande, sobre todo a largas distancias. A pesar de que el relieve de esta unidad, con respecto al macizo de Sierra Blanca, es menos abrupto y las cotas más moderadas, posee un mayor potencial de visualización, ya que en las zonas de cotas más altas la topografía es suave, permitiendo así una mayor accesibilidad a estos lugares y, por tanto, la aparición de **balcones visuales**.

La vegetación presente en los terrenos que conforman este tipo de paisaje es generalmente pobre y escasa, a excepción de algunos tramos de ribera y manchas alrededor de los embalses Viejo y Nuevo del Ángel, los cuales se están viendo amenazados en la actualidad debido a la proliferación masiva de urbanizaciones en estos lugares.

La antropización de estos terrenos por la construcción de nuevas urbanizaciones e infraestructuras es cada vez es más numerosa, viéndose así impactado este conjunto paisajístico. De forma local, existen zonas en las que se aprecia esta degradación, tanto por la densidad de edificaciones, como por los numerosos viales que se han abierto. Estas zonas urbanas de reciente creación y gran densidad forman parte del paisaje urbano, quitándole así superficie al paisaje alomado.

Con respecto a la valoración paisajística de esta tipología en el término



municipal de Marbella se puede concluir que los terrenos pertenecientes a esta tipología de paisaje poseen una naturalidad baja, en la que se conservan escasos valores naturales del medio.

Debido a la presencia de urbanizaciones e infraestructuras en algunos terrenos de este tipo de paisaje, los cuales lo fragmentan, además de la elevada potencialidad visual que poseen, se consideran superficies con una alta fragilidad. Es un espacio con una representatividad y singularidad media, por ser un paisaje medianamente relevante en el Municipio. Y, por último, posee una alta diversidad, por la complejidad de ambientes que en él coexisten.

Paisaje ondulado

Tipología de paisaje ondulado constituida por terrenos con un relieve suave que **se distribuyen de Oeste a Este por todo el término municipal en forma de manchas**, concentrándose en la mitad Occidental del Municipio en las márgenes derecha del Río Guadálfa y del Río Verde, y al Oeste de los Llanos de Nagüeles. En éstos pueden hallarse **desde pequeñas lomas hasta espacios casi llanos**, según la proximidad a las áreas montañosas o a la costa, respectivamente.

Si se observa en su conjunto, este paisaje puede considerarse de transición entre los alomados y los litorales de Marbella, tanto desde el punto de vista del relieve, como por el grado de ocupación humana, el cual es cada día mayor. Esta tipología paisajística, junto con la de paisaje litoral y paisaje de llanura, **son las que se encuentran más fragmentadas espacialmente debido al crecimiento de las urbanizaciones**. Esto ha provocado que estos tipos de paisajes vean reducidas sus superficies y estén dispersas en forma de manchas, favoreciéndose de este modo el paisaje urbano. En esta tipología paisajística aparecen los campos de golf que se encuentran dispersos a lo largo de todo el término municipal y mayoritariamente en la mitad occidental, ocupando grandes extensiones de terrenos.

En ocasiones la construcción de nuevas urbanizaciones, se ha realizado



con suficiente tacto, cuidando que los edificios apenas sobrepasen la altura de la masa vegetal existente. Este tipo de tratamientos han salvado varios parajes de Marbella del efecto degradante que el fenómeno turístico ha desencadenado sobre otros lugares de la Costa del Sol.

Por último, y respecto a la valoración paisajística de los paisajes ondulados en el municipio de Marbella, se puede concluir que los terrenos pertenecientes a esta tipología de paisaje **poseen una naturalidad baja, debido a la elevada antropización a la que se encuentran sometidos, quedando pocos valores naturales en estos terrenos**. Como consecuencia de la gran densidad de urbanizaciones e infraestructuras existentes a lo largo de toda la superficie de este tipo de paisaje, las cuales fragmentan el paisaje; además de la elevada potencialidad visual que poseen, se

consideran áreas con una fragilidad media. Además de esto, se considera un espacio con una representatividad media y una singularidad media-baja, por ser un paisaje medianamente relevante en el Municipio. Y, por último, posee una baja diversidad, por la monotonía de ambientes urbanos que en él coexisten.

Paisajes de llanura

Los paisajes de llanura engloban, principalmente, varias superficies de terreno de gran extensión, que son **los llanos que se encuentran al pie de la Sierra Blanca, la llanura litoral de la mitad occidental del Municipio y algunas manchas en la mitad oriental** (concretamente entre los arroyos de Alicate y el de las Siete Revueltas), **y los valles del Río Guadalmina, Río Guadálfa y Río Verde**. Los fondos de los valles de los ríos Guadálfa y Verde son los que, con más claridad, justifican el nombre que tiene esta tipología paisajística.

En algunas superficies de esta tipología paisajística también pueden observarse parcelas residuales agrícolas, de mayor o menor tamaño, muestra de las actividades productivas desarrolladas en décadas precedentes. Algunas de éstas son las huertas agrícolas localizadas en los alrededores del Río Guadálfa, y en otras zonas dispersas por el territorio.



En cuanto a la incidencia visual de esta tipología paisajística sobre el entorno, ésta suele ser muy alta, ya que se contempla desde cualquier lugar situado a mayor altura que ella. Con respecto a la valoración paisajística se puede decir que es una zona de baja naturalidad, en la que no se conservan los valores naturales del medio debido a la fuerte antropización que han sufrido estos terrenos. Debido a esto, también se considera un paisaje de fragilidad media. Conforma un espacio con una baja representatividad y singularidad, por ser un paisaje poco relevante en el Municipio. Y además posee una diversidad media, por la escasa heterogeneidad de ambientes que en él coexisten.

Paisaje Litoral

Este tipo de paisaje **se extiende por todo el límite Sur del término municipal** de Marbella, y se encuentra muy condicionado por la disposición de la línea de costa y por las características del entorno próximo, ya que son zonas con cotas más bajas que el resto del territorio municipal. En cuanto a la zona de playa, en toda la costa marbellí se aprecia un **claro predominio de las playas arenosas de granulometría media y grava**, cuya única diferencia viene impuesta por la mayor o menor anchura y el tipo de pendiente de las mismas. Desde el punto de vista del paisaje, en las playas se pueden distinguir tres tipos de elementos, los cuales pueden encontrarse presentes a la vez, o en diferentes combinaciones; como son las zonas urbanizadas, las masas de vegetación forestal, y los restos de cordón de dunas.

Aproximadamente, toda la longitud de la costa de Marbella se encuentra actualmente urbanizada, salvo algunas parcelas sueltas que aparecen vacías. Existen playas en las que la línea de costa está totalmente urbanizada, como por ejemplo en Cortijo Blanco, Ancón, La Fontanilla, El Faro, La Venus, Los Monteros, Costabella, Pinomar, Las Cañas, Guadalmina, Nueva Andalucía, Nagüeles, Casa Blanca, Don Pepe y el Realejo. Otras, sin embargo, presentan algunas manchas de masas de vegetación arbolada, siendo de gran trascendencia las de las playas de Linda Vista, el Pinillo y Río Real. Además, hay reductos del cordón dunar observables en las playas de la Adelfa, la Vibora y Artola-Cabopino; estando muy urbanizados en las del Alicate, Real de Zaragoza y las Chapas.



Por la situación costera de estos parajes, su potencial de visualización es muy alto, pero cuando a esto se le une una disposición de la línea de costa que permite observar otras superficies costeras, este potencial se enriquece notablemente; alcanzando su máximo cuando con los dos factores anteriores coincide la presencia de grandes espacios abiertos a espaldas de la playa. Existen una serie de miradores naturales y artificiales, constituidos por salientes costeros y espigones, respectivamente, que predominan en mayor medida en la mitad occidental. Son de destacar las visuales que se tienen desde el pequeño delta del río Guadaíza, tanto a

Levante como a Poniente, y las no menos interesantes que ofrece el espigón principal de Puerto Banús, así como las que se pueden obtener desde el saliente de la Playa de Nagüeles.

En cuanto a las vistas recibidas desde fuera de esta tipología, la calidad más alta se corresponde con las visualizadas desde las playas occidentales, donde existe un campo visual más amplio, casi siempre enmarcado por el horizonte montañoso del cordón serrano litoral. En las playas orientales, el elemento que más calidad aporta al paisaje, además de ciertas masas arboladas, es el pequeño frente de dunas que actúa como respaldo de playa en varias de ellas, como es el caso de las playas de Artola-Cabopino, Los Monteros, y Las Chapas.

Con respecto a la valoración paisajística de los paisajes litorales en el término municipal de Marbella, y después de todo lo desarrollado dentro de este apartado, se puede concluir que los terrenos pertenecientes a esta tipología de paisaje poseen una naturalidad media-baja, debido a la elevada antropización a la que se encuentran sometidos, quedando pocos valores naturales en estos terrenos. Como consecuencia de la gran densidad de urbanizaciones e infraestructuras existentes a lo largo de todo el litoral, las cuales fragmentan el paisaje, además de la elevada potencialidad visual que poseen, se consideran áreas con una fragilidad alta. Igualmente, se considera un espacio con una representatividad media y una singularidad alta, por ser un paisaje muy relevante en el municipio, poseyendo una alta diversidad por la complejidad de ambientes urbanos que en él coexisten.

En el Ámbito Urbano



La tipología de paisaje urbano está constituida por las zonas urbanizadas que se encuentran en el término municipal, tanto los núcleos urbanos como las urbanizaciones residenciales, localizadas de forma dispersa por el territorio.

Los núcleos urbanos principales son el de Marbella y San Pedro de Alcántara, pudiéndose destacar otros, como Las Chapas, Elviria, Artola,

Guadalmina, Nueva Andalucía, etc. Y las urbanizaciones residenciales son muy numerosas, hallándose muchas de ellas unidas entre sí, debido al importante crecimiento urbanístico que este Municipio ha sufrido y sufre. De esta forma, **se aprecia un paisaje muy urbanizado, en el que pueden hallarse urbanizaciones con abundancia de plantas y árboles exóticos, configurando todo un jardín botánico** (lo que por otra parte puede ocasionar desequilibrios en el ecosistema local). Sin embargo, lo que sin duda está aportando en los últimos años la nota más pintoresca a este tipo de paisaje es la impronta árabe.

Cualquier edificio de cierta altura o masa densa y alta de arbolado, puede ser obstáculo que limite la capacidad visual. Por ello, el potencial de visualización es máximo cuanto más próximo se esté a la línea de costa, por el amplio panorama del horizonte marino y por el carácter de ensenada que tiene la costa de Marbella.

Con respecto a la incidencia visual sobre el entorno, ésta suele ser muy alta a poco que se contemple desde cualquier lugar situado a mayor altura que ella, a excepción de aquellas zonas en las que se haya cuidado el medio natural existente, el diseño arquitectónico y la ordenación de las edificaciones durante las fases de planeamiento y ejecución.

Con respecto a la valoración paisajística de esta tipología en el término municipal de Marbella, se puede concluir que los terrenos pertenecientes a esta tipología de paisaje **poseen una naturalidad baja**, debido a la elevada antropización a la que se encuentran sometidos, quedando muy pocos valores naturales en estos terrenos. Debido a esto, también se considera un paisaje de fragilidad baja. Además, se estima como un espacio con una representatividad alta por ser muy predominante en el Municipio y con una singularidad baja por la poca relevancia que tiene. Y, por último, posee una baja diversidad, por la monotonía de ambientes urbanos que en él coexisten.

2.11.4.- Valores del patrimonio Histórico-Artístico

El patrimonio histórico-artístico es la herencia del pasado y el principal testigo de los acontecimientos acaecidos en un determinado lugar. Por ello, es fundamental su protección y asegurar su mantenimiento para que las generaciones futuras puedan tener estos referentes y conexiones con el pasado de sus propias civilizaciones. Estos elementos constituyen a su vez un factor de identidad y de arraigo con el territorio, siendo un aspecto clave en el motor económico del turismo.

El patrimonio histórico incluye el conjunto de inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico. También forman parte del mismo, el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques, que tengan valor artístico, histórico o antropológico.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Sin embargo, el patrimonio no se circunscribe únicamente a aspectos materiales y tangibles, también entra dentro de esta denominación las tradiciones y fiestas de con arraigo en la sociedad local o las recetas que tengan a Marbella como lugar de origen.

Para su protección y conservación, tanto los **Yacimientos Arqueológicos como la mayoría de elementos del Patrimonio** Histórico se encuentran regulados por la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.

Con el objeto de realizar un recorrido a través del patrimonio histórico-artístico de la ciudad, se va a proceder a realizar una reseña histórica enfocada en las huellas que las civilizaciones anteriores han dejado plasmada en este lugar.

La historia de la localidad es rica y variada y existen evidencias de la existencia de poblaciones desde el **Paleolítico**. Precisamente de este período histórico, del Paleolítico Inferior se han encontrado restos arqueológicos en la **zona de Coto Correa** (Artola), en el paraje conocido como las Chapas. Estos restos se corresponden con uno de los pocos yacimientos arqueológicos de esta época en la provincia y en entre ellos destacan una serie de útiles líticos. Junto a este yacimiento, destaca el uso de una serie de cuevas en la Sierra Blanca, que conservan pinturas rupestres bastante deterioradas, entre ellas se encuentran la Cueva de Pecho Redondo, en cuyo salón principal se han encontrado tres pinturas de color rojo, y las cañadas o abrigos de Puerto Rico, en el cual, además de restos rupestres se han encontrado también materiales líticos.

Del **Neolítico** existen un mayor número de yacimientos, además de encontrarse mucho más estudiados. Existen evidencias de la continuidad en el tiempo de los enclaves arqueológicos de épocas anteriores, como es el caso del Coto Correa, en el que de este período una serie de machacadores y hachas de piedra. En los abrigos de Puerto Rico se encuentran también microláminas de sílex de época indeterminada y otros restos neolíticos en la **Cueva de Nagüeles**. En el **yacimiento de Lomo de Espartal**, asentamiento al aire libre en la etapa de transición entre el Neolítico y el Calcolítico, de hábitat reducido y probablemente estacional, se han encontrado una gran cantidad de restos cerámicos y líticos. Además de ellos existen otros dos enclaves neolíticos muy mal estudiados y de escasa entidad, la Cueva de Palomina y el Abrigo de la Reserva de los Monteros.

Para el **Calcolítico** continúa el asentamiento de Lomo de Espartal, al que se le une el de Cerro Torrón, dónde se han recogido un hacha de piedra pulimentada y que continúa en uso hasta la llegada de los Fenicios. En 2015 salió a la luz un vaso de esta época prehistórica realizado en caliza o mármol, de los que existen muy pocos en el resto de España y que podría ser la prueba de un yacimiento arqueológico sin estudiar en la zona de Las Lomas.

Como se puede comprobar, **la importancia de Marbella en la prehistoria ha sido notable**, plasmándose en un rosario de yacimientos arqueológicos por todo el municipio, algo que va a continuar en los siglos posteriores con la llegada de nuevas civilizaciones.

Los **fenicios** llegaron a Marbella en torno al **siglo VII antes de Cristo**, estableciéndose en las inmediaciones del Río Real, donde se encuentra el yacimiento fenicio con el mismo nombre. Los restos se corresponden con un poblado que se encontraba sobre un promontorio a orillas del Río Real, y su actividad económica principal era la comercial, gracias a la cercanía del mar y constatándolo con la existencia de ánforas en la zona. Aparecen restos de unidades habitacionales rectangulares, incluso con divisiones internas, pero este yacimiento se encuentra muy mal conservado debido a la construcción de una urbanización en los años 90 del siglo XX.

Los **romanos** con su llegada continuarán con la actividad en estas factorías, estableciéndose en la costa diferentes asentamientos.

El primero de ellos se corresponde con un asentamiento anterior, que comienza en el siglo IV a.C. y que destaca en época púnica. Es el **asentamiento de El Cerro Colorado o Cerro del Verdear** se ubica entre los términos municipales de Benahavís y Marbella. En la coronación del monte, aparece un recinto amurallado donde se han excavado una serie de estructuras domésticas y un torreón, que se corresponden con las diferentes etapas de ocupación.

A su vez, aparece la **villa romana de Río Verde**, ubicada también sobre un asentamiento de origen púnico. El desarrollo y esplendor de la misma fue fechado por sus descubridores, entre principios del siglo I y comienzos del II de nuestra era, aunque posteriormente otros investigadores han establecido su cronología en una época más tardía, mediados del siglo II y comienzos del III d. C. La zona excavada corresponde a un patio interior (atrium) y a varias dependencias situadas alrededor del mismo, un recinto porticado de planta rectangular.

El pavimento de sus pasillos, así como el de algunas de las mencionadas dependencias, está constituido por mosaicos. La calidad de los mismos y la originalidad en los motivos figurados que se representan, sitúa estos mosaicos entre los más importantes de cuantos se conservan en la actualidad. De entre ellos, merece especial interés el que representa la cabeza de medusa, rodeada por aves acuáticas y cráteres, realizado con una gran destreza.

Destacan por otro lado, una serie de viandas y objetos de cocina que se representan en el pasillo Sur, los cuales ilustran perfectamente los utensilios, el menaje y las preferencias alimenticias de la época. Asimismo, ocupando el centro del lado más occidental de dicho deambulatorio, destaca una composición simétrica de la que forman parte anclas, delfines y timones.

El tercer yacimiento arqueológico romano se trata de un **edificio termal** construido en el siglo II d.C., siendo una construcción sumamente compleja, tanto en su concepción arquitectónica como en la propia funcionalidad para la que fue realizada. Posee planta geométrica muy precisa, de traza octogonal, organizada a partir de un núcleo central diáfano al cual abren varios nichos a modo de hornacinas. Alrededor del mismo y de forma radial, adosaban siete estancias, dejando en el lado oeste una zona de planta trapezoidal, donde tal vez estuviera el acceso.

Todas las salas están abovedadas a gran altura y existe un nivel o piso alto del edificio alrededor del óculo de la sala central, que se supone sería un castellum aquae en el que empotraría el desaparecido acueducto.

La siguiente etapa histórica que marca el devenir de la ciudad de Marbella se corresponde con la permanencia en el territorio del **Imperio Bizantino, y posteriormente el Reino Visigodo**. Es una etapa oscura, de la que se tienen pocos datos, y existen escasos elementos patrimoniales que ayuden a entender como fue Marbella hasta el siglo VII.

Sin embargo, existe un conjunto arqueológico de época bizantina y visigoda que da fe de la existencia de poblamientos en estos siglos, concretamente en las cercanías de la playa de San Pedro de Alcántara. El conjunto lo constituye un **edificio basilical junto con una necrópolis** datados entre los siglos IV y VII.

El edificio de planta cuadrangular, se encuentra ligeramente orientado en sentido noroeste-Sureste, formado por un cuerpo central de tres naves, que se encuentran separadas entre sí por pilares. La característica más dominante es la existencia de dos ábsides contrapuestos cuya función sería la de altar y martirium, rasgo que lo singulariza al existir muy pocos similares en la Península Ibérica. Junto al ábside más occidental, nos encontramos el baptisterio que alberga varias pilas bautismales, destacando una que en planta combina la cruz griega y la forma del pez dispuesta para el rito del bautismo por inmersión. La necrópolis asociada a la basilica, por su parte, posee de forma descubierta más de 200 tumbas.

No es hasta la llegada de los **musulmanes** cuando en Marbella se comienza a tener constancia documental de los pobladores, remarcando su importancia estratégica, alejándose de la costa y construyendo recintos amurallados en zonas elevadas que fueran fácilmente defendidas.

Entre los vestigios más representativos destaca el **Castillo de la Madera** o de Marbella, así como su recinto amurallado. Se localiza en el centro de Marbella, y en la actualidad se encuentran desaparecidos la mayor parte de sus muros, aunque algunos han sido reedificados. La tipología constructiva es muy diversa, con diferentes materiales que hablan de remodelaciones, reaprovechamientos (como de capiteles romanos), sin embargo, se estima su construcción inicial en el siglo X.

Sus murallas (de los siglos XI y XII), estuvieron constituidas por diez u once torres, siendo algunos de los nombres con las que las designaron los conquistadores cristianos:

- o Torre de la Campana-Torre del Puente Levadizo. Ubicada en la confluencia de las calles Portada-Solano-Escuela.
- o Torre del Homenaje-Torre del Chorrón. Ubicada en el centro de la calle Portada.
- o Torre del Cubo-Torre de Santa María. Ubicada en la confluencia de las calles Portada y Arte. A esta Torre se le adosa un frontis curvo con una intención piroballística.
- o Torre Blanca. En la confluencia de Plaza de la Iglesia y calle Carmen.
- o Torre del Reloj. Ubicada en la calle Carmen.
- o Torre de la Puerta del Hierro.

Tras la capitulación del municipio en 1485 la fortaleza sirvió para el control de la zona, que se haría efectivo en 1492, fecha en la que paulatinamente se dejó de usar este castillo.

Junto a este castillo, en el municipio marbellí, existen restos arqueológicos de otra fortaleza, en este caso de época nazarí, el **Castillo de Alicate**. Este conjunto posee forma de torreón cuadrado, de 30 m por cada lado, edificado con losas de piedra sin mortero y flanqueada por torres en cada esquina. Se encuentra ubicado a unos 3 Km al Oeste de Marbella en un promontorio de unos 170 m sobre el nivel del mar.

Aunque la mayoría de estas fortificaciones fueron abandonadas tras la conquista, en el siglo XVII el Castillo de Alicate se encontraba conectado de forma estratégica con el Castillo de Marbella y éste a su vez con las torres almenaras y diversos puntos de vigilancia.

En la actualidad presenta un avanzado estado de deterioro a causa del incesante expolio sufrido en la búsqueda, que durante años se ha realizado, del supuesto "tesoro del Castillo del Alicate", alimentado por diversas leyendas.

Finalmente, como elemento patrimonial que se encuentra a caballo entre época musulmana y cristiana se encuentra la **torre almenara** o de vigilancia costera **del Duque**, en la zona de Puerto Banús.

Es un edificio de planta cuadrada sobre zarpa, construida con mampostería revestida, con importante presencia de ladrillo para la formación de los aristados de las esquinas fundamentalmente y algunos sillares. Más de la mitad de la torre es maciza y el acceso a su única estancia, dotada de chimenea y escalera hacia el terrado, se encuentra a 6,69 m de altura, abierto en el lado Norte.

Tras la caída de los musulmanes en 1485 en Marbella se produce un período de cambios, en el que la población comienza a salir fuera de los recintos amurallados, abriéndose nuevas calles y reestructurándose el urbanismo interior, como es el caso de la apertura de la Plaza de los Naranjos.

Las primeras edificaciones tras la conquista tenían un marcado carácter defensivo, debido a que aún pervivía el Reino musulmán de Granada, pero tras la Toma de Granada en 1492 y **con la llegada de los Austrias** al poder se siguió poniendo el foco de atención en las costas, para evitar las razias de piratas y berberiscos. Las torres almenaras se trataban de torres dispuestas como puestos de vigilancia, más o menos equidistantes entre sí y en primera línea de costa. Almenara, voz árabe, significa faro o lugar donde hay luz, en alusión a los fuegos que se hacían en la terraza de la torre, que era el código establecido para avisar de la presencia de embarcaciones enemigas.

• Torre Ancón

Torre almenara que sigue el estilo de las torres de planta circular y alzado troncocónico, presentando en su base inferior un cuerpo macizo, con un núcleo interior de tierra y piedra apisonada y con un revestimiento exterior de mampostería. En la planta alta, a 6,90 m del suelo, existe una entrada a un único habitáculo dotado de chimenea y con cubierta en forma de cúpula. En el lado orientado al mar se abre una pequeña ventana, desde la que el vigía o torrero ejercía su labor.

Data de entre 1511-1516, durante la segunda regencia de Fernando V, y es posible que en el siglo XVIII albergara dos cañones, que debieron traer consigo reformas en el pretil del lado sur de la torre.

• Torre Ladrones

En particular, esta torre posee una base de tronco piramidal y planta cuadrada, sobre la que se eleva un prisma que disminuye su tamaño con la altura. Tiene tres plantas, por lo que es una de las torres vigía más altas además de una terraza, y a pesar de formar parte del sistema defensivo cristiano, se estima su construcción en época musulmana.

Su nombre parece derivar de los matacanes de protección o ladroneras que originalmente debieron tener algunas de sus fachadas. Otra teoría propone que su topónimo se debe a que esta torre vigilaba un espacio muy frecuentado por piratas, siendo un puesto arriesgado de vigilar.

• Torre Lance de las Cañas

La Torre del Lance de las Cañas forma parte del sistema defensivo costero del reinado de Carlos III y se inserta en un dispositivo que llevaba funcionando varios siglos, en el que distintas torres conectadas visualmente, avisan de una incursión enemiga mediante un sofisticado sistema de luces y señales de humo.

Es una torre en forma de pezuña o de herradura, construida en la segunda mitad del siglo XVIII para emplazar en ella artillería. Tiene planta de medio círculo prolongado con dos espolones oblicuos u hornabeques en el dorso. Su perímetro es de 53,35 m y su altura es superior a los 10 m. Su interior presenta dos plantas aumentando la superficie de ellas conforme se asciende, a la par que disminuye el espesor de los muros exteriores.

Su fábrica es de mampostería complementada con uso de ladrillo en diversos elementos como: esquinales, jambas y dinteles, aspilleras, molduras del pretil y bóvedas y muros interiores. Está bastante deteriorada, presentando un hueco artificial en sus caras este y al nivel del suelo.

• Torre de las Bóvedas

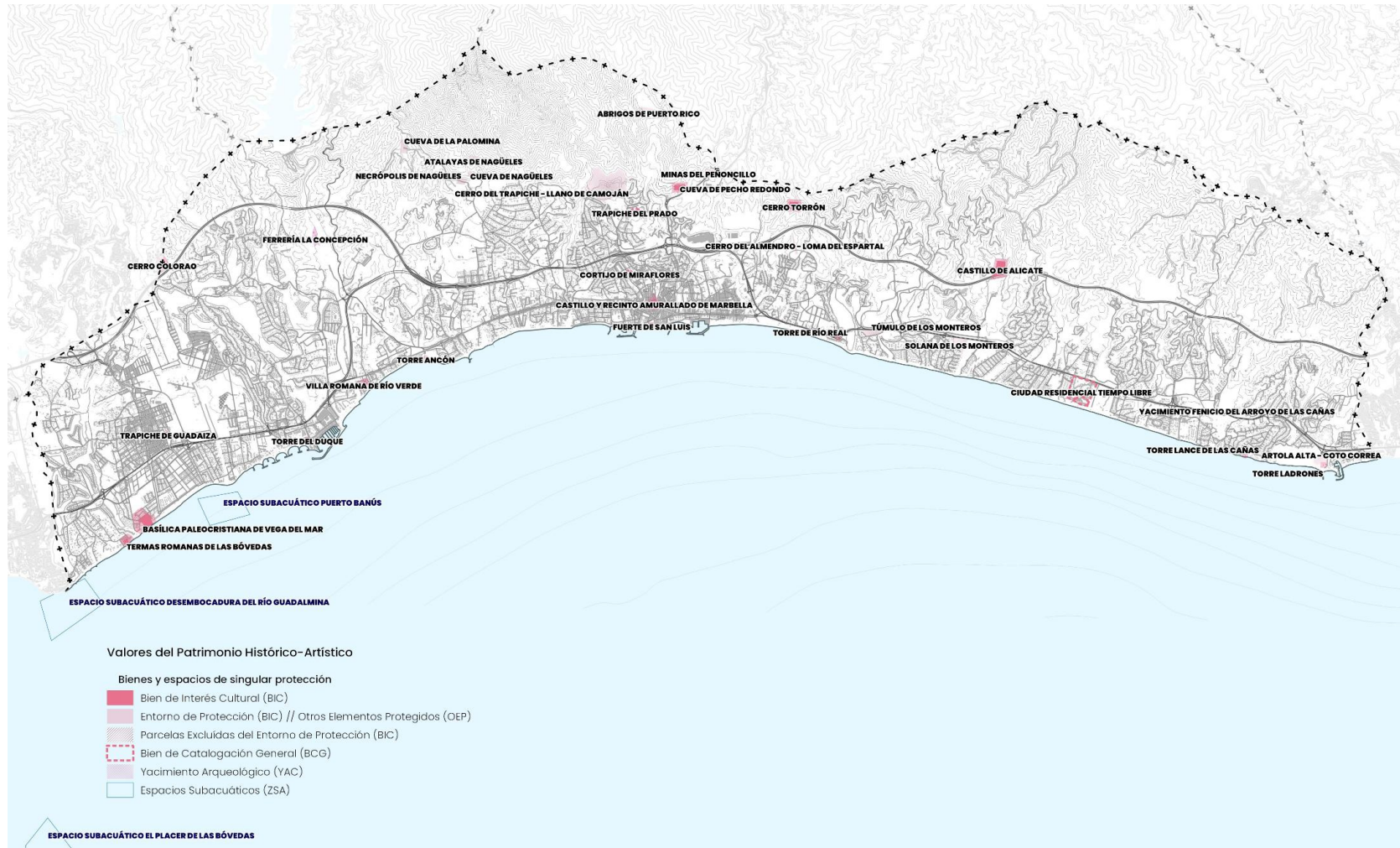
Dentro de esta red de torres-atalayas que comenzaron a construirse en la costa española a finales del siglo XVI, se encuentra la Torre de las Bóvedas, conectada visualmente con la torre de Casaola-Baños en Estepona y con la Torre del Duque. Habría sido construida en mampostería entre 1571 y 1575 para albergar armamento.

Está formada por dos cuerpos: una base maciza, y una parte alta edificada y formada por dos espacios: cámara y azotea. Tiene forma troncocónica, 8,20 m de diámetro en la base, con un perímetro aproximado de 26,15 m y una altura que supera los 10 m. Presenta un cuerpo macizo inferior y una cámara interior cuya entrada se encuentra en el lado Nordeste a 6,75 m del suelo, y que cuenta con una pequeña abertura en el lado Sur.

• Torre del Río Real

Su nombre deriva del río Real, que tiene muy próxima su desembocadura. Se encuentra en un terreno elevado, por lo que la altura de la torre es mucho menor a la del resto de torres-vigía del municipio sin alcanzar los 11 m. La construcción se estima en torno a 1571, siendo sus rasgos muy similares a las de sus inmediaciones.

Su entrada se sitúa en el lado opuesto al mar (mejor protegida) a más de 6m del suelo. Por dicha entrada se accede al interior, un único habitáculo dotado de chimenea y con cubierta en forma de cúpula. En el lado orientado al mar se abre una pequeña ventana, desde la que el vigía o torrero ejercía su labor.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Junto a estos sistemas defensivos, uno de los primeros edificios que se ejecutan tras la conquista es el Hospital de la Encarnación, también conocido como **Hospital Bazán** de Marbella, se crea a principios del siglo XVII en cumplimiento de las disposiciones testamentarias de 1568 de don Alonso de Bazán, siendo un edificio renacentista, pero con reminiscencias gótico-mudéjar. Se organiza en torno a dos patios: uno que da frente a la puerta principal, con una galería de arcos de medio punto sobre columnas rematadas con capiteles decorados con bolas del tipo segoviano; otro en un nivel superior, situado a la derecha del anterior. En su interior, se conservan tres interesantes armaduras mudéjares de par y nudillo (conjunto de piezas metálicas o de madera a dos aguas que unidas entre sí sostienen la cubierta o techumbre de un edificio), con una sobria decoración de lacería (adorno formado por bandas rectas entrelazadas) en sus tirantes (piezas horizontales de refuerzo de la techumbre).

En su exterior destaca una torre mirador, con cubierta a cuatro aguas, situada al sudoeste y rematada por tres arcos enmarcados por alfiz (moldura rectangular que enmarca el exterior de un arco) en su lado mayor, realizados en cantería con balaustres en el vano central, aspás y rosetones en los dos laterales, y, pequeñas rosetas en las rosas de los arcos y escudos en las enjutas (superficie delimitada por un arco y el alfiz que lo enmarca); el arco del lado menor sigue pareja estructura en su decoración y presenta un gran escudo, erosionado, en su centro.

De esta época son un gran número de iglesias de la ciudad, algunas plazas y muchos bienes muebles recogidos en el catálogo del patrimonio histórico andaluz, entre los que destacan:

- Canceles de madera de la **Iglesia de Nuestra Señora de la Encarnación**
- Diverso número de estatuas policromadas de carácter religioso
- Un gran número de obras pictóricas de pasajes bíblicos y santos
- Vestimentas eucarísticas bordadas y piezas de orfebrería para la consagración
- Pila bautismal de la Iglesia de Nuestra Señora de la Encarnación
- Pila de agua bendita realizada con la concha de una Tridacna máxima

En el **siglo XVIII**, tras la llegada de los Borbones al poder, se produce una expansión urbana de la ciudad, sustituyendo las murallas por casas, pero, sobre todo, destaca por la aparición de un espacio emblemático, **la Alameda**, que consolida la apertura de la ciudad hacia el Sur.

En este siglo tomo auge el cultivo de la caña de azúcar, algo que provenía ya del siglo XVII y que continuará hacia el XIX, aunque de forma muy residual. Este cultivo se hizo popular en los terrenos del sur de la Península Ibérica, concretamente en las costas mediterráneas gracias a su clima. Su actividad durante muchos años ha dejado impronta en el territorio, y prueba de ello es la existencia de diversos trapiches por la ciudad, que son construcciones en las que se albergaba un molino para extraer el jugo de la caña de azúcar.

De esta época es el **Trapiche del Prado**, inmueble conocido por su larga historia vinculada a la caña de azúcar. El actual edificio presenta un estado de avanzada ruina, aunque conserva buena parte de sus estructuras originales lo que permite extraer datos precisos sobre su funcionamiento y evolución.

En este siglo también se inserta la construcción del **Cortijo Miraflores** del año 1706. Tomás Francisco Domínguez y Godoy construye una casa de campo en un cortijo llamado del Prado de San Francisco, sobre los restos de una antigua casa de labor, propiedad que formaba parte del Mayorazgo fundado por su abuelo Melchor Domínguez. En 1756 se diseña el jardín de la parte frontal, si bien es en 1850 cuando se introducen las especies exóticas, traídas por Don Tomás Domínguez Artola, Intendente General de Filipinas.

Como residencia de sus dueños y fábrica de azúcar funcionó hasta mediados del siglo XIX, en que se abandona la actividad azucarera, pero no así el molino de aceite que funciona hasta los años 70 del siglo XX.

Finalmente, de esta época data el **Fuerte de San Luis**, mandado construir en la primera mitad del siglo XVIII para una mejor defensa de la zona costera de Málaga, tras la pérdida en 1704 de Gibraltar, que pasa a manos de los ingleses. Sin embargo, su hito histórico más importante viene de la mano de la Guerra de la Independencia, cuando en 1810 los franceses asediaron esta fortificación, que acabó cayendo en diciembre del mismo año tras aguantar casi nueve meses.

No sería hasta el 25 de agosto de 1812 cuando los franceses se retirarían de allí, no sin antes estallar el polvarín, destruyendo el ala de levante. Actualmente, solo quedan restos de varias habitaciones, y es un lugar bastante presionado debido a la localización sobre sus ruinas de un hotel.

En el **siglo XIX** la economía municipal da un giro, dedicándose a la siderurgia, constituyéndose en este lugar **los primeros altos hornos de España**, llegándose a fabricar en esta zona el 75% del hierro que se fundía en el país. Sin embargo, este sector económico cayó debido a la fuerte competencia que supuso la apertura de los altos hornos en el País Vasco.

A pesar de todo, esta actividad mejoró la economía de Marbella, y dio muchos puestos de trabajo, como por ejemplo en la minería, con la existencia de **las Minas de Buenavista**. El plomo se convirtió en el artículo de exportación por excelencia de la minero-metalurgia española llegando a ser fundamental para equilibrar la balanza de pagos. Bajo esa coyuntura y conocedores de la abundante presencia de plomo en el paraje conocido como Barranco de las Encinas, en 1836 tres destacados empresarios de Marbella crearon la sociedad denominada de Buena Vista, con el objetivo de dar impulso a la extracción del mineral creando una fábrica y horno de fundición.

Este sector económico se apoyaba además en dos fundiciones o altos hornos, el del Ángel, y el de la Concepción, quedando únicamente en pie hoy día este segundo. Los restos de **la Ferrería la Concepción** muestran las huellas de los primeros altos hornos civiles de España. En 1826, Manuel Agustín Heredia, a la cabeza de un grupo de comerciantes malagueños fundó la sociedad La Concepción para explotar el hierro de la Sierra Blanca. Tras varios ensayos se impuso como medio de obtención de hierro el método de pudelado, para el que se utilizaba carbón mineral que, al no existir en la zona, era necesario importar. Esta ferrería aguantó abierta hasta 1884, ya que, las limitaciones impuestas por el carbón vegetal y la renovación de las siderurgias del norte de España acabaron con esta empresa.

A pesar de este nuevo sector económico, la industria azucarera seguía teniendo presencia en el municipio, y por ello, en este siglo se construye otro **trapiche**, el **de Guadalupe**. En 1827 Juan Bautista Lesseps construye una fábrica de azúcar que sería el primer establecimiento industrial de San Pedro Alcántara. Sobre las ruinas de estos edificios, Manuel Gutiérrez de la Concha construyó en 1861 la Granja-Modelo o Escuela de Capataces en el marco de la Colonia Agrícola de San Pedro Alcántara. Esta fue pionera de su clase en todo el país en la especialización de personal, siendo campo de experimentación de los últimos adelantos de la mecánica aplicados a la agricultura.

Por último, en el **siglo XX** destaca la **expansión urbana, que va de la mano del auge del sector turístico**, destacando las grandes urbanizaciones de lujo. Un ejemplo de esta expansión urbana es el **Residencial Tiempo Libre**, unos apartamentos realizados para que la clase trabajadora pudiera disfrutar de las vacaciones.

Se trata de un complejo residencial de 199 viviendas junto a edificios dotacionales que se crea con la idea de ciudad-jardín. Los arquitectos fueron Manuel Aymerich Amadiós y Angel Cadarso del Pueyo, que eligieron las líneas curvas buscando su expresividad y persiguiendo formas suaves y sombras difuminadas en un lugar de luz tan intensa. Además de por sus valores expresivos, los muros encalados buscaban referencias asociativas a la arquitectura mediterránea. La promoción realizada por la Obra Sindical de Educación y Descanso, se proyectó entre los años 1956 y 1961 y se construyó en varias fases entre la primera fecha citada y 1963.

A mediados de este siglo, se construye un **cargadero marítimo** para dar salida a la minería de Ojén, actividad que concluyó en 1970, desmontando toda la estructura menos **el Cable de Marbella**, un hito situado a 300 m al interior de la costa. Es la parte final de todo un sistema de tranvía aéreo o funicular, que a través de torretas y un monocable, traía el mineral desde la mina de hierro del Peñoncillo pasando por encima de la N-340, y descargando en los barcos de tonelaje medio.

Debido a que es un municipio costero, posee gran importancia en su patrimonio el mar, y todo lo que alberga en sus profundidades, debido a

restos de naufragios o materiales que han quedado ahí depositados en épocas pasadas. Por ello, se han declarado algunas Zonas de Servidumbre Arqueológicas por la Junta de Andalucía, donde se encuentran las siguientes:

- **Desembocadura del río Guadalmina**

Las fuentes documentales como el Catálogo arqueológico-artístico de la provincia de Málaga indican la presencia de **restos arqueológicos sumergidos**. En éste Amador de los Ríos afirma que "a doce leguas antes de llegar a la población (Estepona), en el sitio que está la venta de Casasola hubo ciertas ruinas... Conservaba en el siglo XVIII ruinas de su población y largos murallones debajo del mar". Además, en las inmediaciones de la zona han aparecido numerosos fragmentos de ánforas.

- **Puerto Banús**

Los datos referentes proceden de información oral. Se trata de un **grupo de ocho cañones** asociados a restos que podrían pertenecer a la estructura de un navío cubierto por la arena. El pecio se encuentra a 2 Km al oeste de Puerto Banús a una profundidad de tan sólo 4 ó 5 m.

- **El placer de las Bóvedas**

Se conoce abundantes restos arqueológicos procedentes de este ámbito, entre ellos cinco **cepos de plomo y fragmentos de ánforas** (Beltrán IIB, s. I d.n.e.-mediados del II d.n.e.), algunas de estas piezas se localizan en el Centro de Buceo de Benalmádena. En una zona rocosa muy extensa situada frente a Punta de Baños, en concreto en los dos puntos más altos del bajo, a 17 y 19 m de profundidad también se localizó material.

Finalmente, en el presente **siglo XXI**, como método de cohesión en Andalucía, y siendo punto de partida de diferentes proyectos turísticos que tienen una visión general de la región y **promueven el conocimiento de la historia y los valores patrimoniales**, desde el punto de vista de la ordenación del territorio, el instituto Andaluz de Patrimonio Histórico ha creado una serie de **rutras culturales**, destacando en Marbella las siguientes:

- **Arquitectura de vacaciones** en Cádiz y Málaga.

Es complicado no banalizar la tantas veces denostada arquitectura vacacional de sol y playa que cubre las costas de Cádiz y Málaga, por ello, es necesario un ejercicio de observación y reflexión, entendiendo como el turismo ha jugado un papel fundamental en la transformación urbanística de la costa. Hay que entender estas arquitecturas como un esfuerzo hacia la modernización de infraestructuras y la tendencia a responder a las necesidades de una industria cada vez más en auge y sofisticada, que consiguió traer a España un ápice de modernidad en la segunda mitad del siglo XX.

El hilo conductor de esta ruta es la carretera Nacional 340 que conecta Cádiz con Barcelona, siguiendo la línea costera del Mediterráneo. El trazado viario de la costa occidental malagueña y su continuación en la provincia de Cádiz particulariza la urbanización sufrida a nivel territorial por ambos fragmentos costeros. La cercanía de la carretera a la costa mediterránea explicita el deseo contemplativo desde el coche, su entendimiento como auténtico balcón al litoral, facilitando la apropiación de la franja costera tan preciada.

En el caso de Marbella, destacan edificios anteriormente mencionados como son el Hotel Gran Meliá Don Pepe, el Hotel Don Carlos, la Torre Real, o la Ciudad Residencial Tiempo Libre, que realiza una integración paisajística con el entorno, siendo un esfuerzo gubernamental temprano para que la oportunidad vacacional llegue al proletariado.

- **La arquitectura defensiva** de la costa andaluza

La arquitectura defensiva de la Comunidad Autónoma Andaluza constituye un rico patrimonio inmueble íntimamente ligado a los núcleos de población, que en ocasiones nacen a su amparo, y en otras, por su existencia previa, justifican la construcción de estas tipologías arquitectónicas. Este litoral se protegió de forma sistemática con torres de almenara en época nazarí construidas fundamentalmente durante el reinado de Yusuf I, sobre todo en el territorio que hoy día ocupan las provincias de Almería, Granada y Málaga, que conformaban el Reino de Granada. La historia de la Edad Media andaluza estuvo caracterizada por las continuas luchas entre reinos cristianos y musulmanes, y esta época dejó cubierta práctica- mente toda la costa de innumerables fortalezas y torres.

En la Edad Moderna, a partir de la reconquista de los Reyes Católicos las antiguas defensas debían proporcionar una protección militar a la población, además de mantener la vigilancia de la costa mediante una red de torres informándose entre sí. Los continuos ataques de los piratas berberiscos y turcos, que alcanzará su época de máximo apogeo en los siglos XVI y XVII, unido a la nueva disciplina impuesta desde el poder va a provocar un cambio transcendental en la política de defensa, ya que mientras las fortalezas del interior se destruyen con el fin de combatir a la poderosa nobleza señorial, se refuerzan las torres del litoral. En la Edad Contemporánea el enemigo secular será Inglaterra. Durante el reinado de Carlos III se aborda la defensa de la costa de una manera global, en este momento juegan un papel muy importante los ingenieros militares, quienes intervienen tanto en obras públicas, industriales, como de defensa. El brillo último de las arquitecturas militares y defensivas, antes de su definitivo ocaso, corresponde a la producción en los siglos XVII y XVIII de las llamadas fortificaciones abaluartadas.

2.11.5.- Determinación de las Áreas Relevantes desde el Punto de Vista de la Conservación, Fragilidad, Singularidad o Especial Protección

Áreas Ambientalmente Relevantes

Se han identificado, caracterizado y cartografiado una serie de espacios considerados ecológicamente significativos, bien en el sentido de que reúnen unos valores ambientales que los hacen destacar sobre el resto del territorio, bien porque son un recurso actual o potencial para el mantenimiento del resto de las áreas ecológicamente significativas. Todas y cada una de las áreas abajo descritas constituyen un recurso natural insustituible e irremplazable no sólo en relación con las biocenosis que sobre ellas se asientan, o por el papel ecológico que juegan, sino en relación con la determinación del estado de los equilibrios ambientales básicos de la totalidad del territorio.

Macizo de sierra blanca

Se trata de la morfología más acusada en todo el municipio. Posee una litología principalmente carbonatada y de color blanco muy puro, que resalta fuertemente con los tonos rojizos y pardos del resto de materiales del área. El conjunto de este macizo serrano está formado principalmente por materiales marmóreos, localmente peridotitas, gneises, micaesquistos y conglomerados, con una morfología de karstificación poco desarrollada. Asimismo se observan depósitos ligados a estos procesos. Otros procesos geomorfológicos detectados son los desprendimientos de bloques en zonas fracturadas.

Sin lugar a dudas esta es una zona con importantes reservas de agua, como así lo prueban los manantiales que la bordean. Sus aguas subterráneas son de buena calidad química para abastecimiento urbano y para regadío. Las reservas de agua subterránea ascienden a 400 Hm3 (60 Hm3/año). La cobertura vegetal aparece muy diversificada en razón del manejo humano. Encinas, quejigos y alcornoques constituyen la vegetación climática, muy degradada en la actualidad y con frecuencia sustituida por repoblaciones de pinar y otras especies. La fauna, muy abundante y rica en especies, está representada por comunidades típicas de bosque de frondosas matorral de degradación, medio rupícola y de alta montaña mediterránea.

El ámbito posee un alto interés paisajístico sobre todo en su borde Sur, desde donde ejerce una influencia muy importante sobre la calidad paisajística de esta parte de la costa malagueña, configurando un telón de fondo de gran atractivo que conviene preservar, así como regenerar en aquellos puntos en donde la existencia de canteras supone una degradación del mismo.

La importancia de los recursos mineros de la zona, unida a la posible expansión de usos turísticos-recreativos (dada la proximidad al litoral)

aconsejan establecer medidas para que el aprovechamiento de estos recursos se adecuó a la preservación de la calidad de la zona. Pese a los inconvenientes naturales ó antrópicos (presencia de amplias zonas de roqueo, zona muy castigada por incendios) las posibilidades forestales son elevadas y también es necesario potenciarlas manteniendo en la zona el carácter forestal que posee.

Su incidencia visual es muy importante, ya que es divisado desde la mayor parte del Municipio y desde extensas zonas de los municipios de Istán, Benahavís y Estepona. Esto es debido a que es un paisaje con una topografía muy abrupta que presenta abundantes escarpes y cumbreras encrestadas. Esto último, unido a la calidad de sus parajes, hace que se considere por excelencia una importante zona emisora de vistas de alta calidad visual.

En las cotas más altas predominan los asientos rocosos, siendo la masa vegetal escasa o inexistente, y cuando aparece, generalmente, lo hace entre dichas rocas en forma de matorral o de algún árbol aislado. A partir de media ladera, el matorral suele ser más denso y el arbolado puede aparecer en algunas zonas formando pequeñas masas boscosas, de pinares, en su mayoría, y otras especies arbóreas dispersas.

Debido a las características topográficas del terreno y a las dificultades de acceso, existe aún poca influencia antrópica, siendo prácticamente ausente en las zonas más abruptas, lo que hace que se conserve su carácter natural. En las franjas de menor pendiente, sin embargo, se detectan urbanizaciones cada vez más numerosas, llegando a formar incluso núcleos bien visibles; además de la construcción de algunas infraestructuras viarias para acceder a estas urbanizaciones. Todo esto conlleva una serie de impactos ambientales, y desde luego paisajísticos.

Conglomerado de Marbella.

Localizado cercano al pk.3 de la A-7176 de Marbella a Istán, el "Conglomerado de Marbella" fue descrito por Blumenthal en 1930 y le dio el nombre de esta localidad por estar magníficamente representado en sus cercanías. Se encuentra coronando la columna paleozoica del Complejo Maláguide y es muy representativo de la geología de la región, ya que es un conglomerado poligénico que permite reconocerlo rápidamente, además de porque proporciona resaltes morfológicos que contrastan con la topografía suave proporcionada por los elementos pizarrosos de la columnalitológica maláguide. Se le atribuye una edad pos-Viseense, debido a que incluye fragmentos de calizas con corales de edad Viseense. El conglomerado de Marbella es fuertemente heterométrico y de carácter poligénico. Contiene clastos angulosos de lasfilitas, pizarras y grauwacas infrayacentes, junto con otros redondeados y de menor tamaño de naturaleza granítica o gneísica, de origen desconocido. La base del conglomerado de Marbella es una superficie erosiva, aunque se discute si es discordante o no. Por encima, se encuentran los materiales

permotriásicos, cuya base suele estar formada por conglomerados y areniscas rojas.

Constituyen unas estructuras y formaciones del basamento, unidades alóctonas y cobertera de las cordilleras alpinas, que han de conservarse.

Masas vegetales relevantes.

Las formaciones boscosas de alcornoques y acebuche se distribuyen por el sector occidental de Sierra Blanca y margen izquierda del embalse de La Concepción, sobre las laderas de Los Altos de Marbella, y en la zona de Las Lomas de Puerto Llano y Las Cabrillas.

Los bosques de coníferas constituyen amplias zonas sobre las laderas de Sierra Blanca, con predominio del pino carrasco *Pinus halepensis*, destacando al pinar de Nagüeles y al existente junto al cementerio Virgen del Carmen. Sobre sus cimas también aparecen manchas de pino marítimo *Pinus pinaster*. También destacan los pinares en forma de isla entre urbanizaciones turísticas, que se sitúan en el sector oriental del término, como en los casos de Elviria, tras el hotel Don Carlos y entre las urbanizaciones de Ricmar y El Rosario. Estas manchas del sector oriental están compuestas por el pino piñonero *Pinus pinea*.

En algunas zonas de repoblación la vegetación silvestre ha evolucionado de forma que los alcornoques han conseguido implantarse y prosperar, así como las especies típicas de su cortejo florístico, originándose bosques mixtos de coníferas y quercineas.

Se han incluido en estos espacios algunas áreas de matorral bien conservados; el matorral puede considerarse como una etapa regresiva del alcornoque de la comarca, pero también puede constituir una etapa regenerativa de la vegetación tras la destrucción del bosque mediterráneo. Aunque se suelen asentar en suelos menos profundos, tiene una importante función protectora.

Playas y arenales mediterráneos.

Las playas y arenales del municipio constituyen uno de los activos medioambientales más importantes de los recursos litorales. No sólo acostumbra a ser la base de la actividad turística, de especial relevancia en la provincia, sino que es soporte de una gran riqueza biológica y es un instrumento eficaz a la hora de llevar a cabo una política de protección de costas.

La costa de Marbella presenta una cadena montañosa paralela a ella con trazado rectilíneo. Su perfil es suave, prácticamente sin acantilados, y con un gran desarrollo de playas. Por estar muy próximas a las montañas, existen torrentes que, temporalmente, tienen un elevado poder de transporte, lo que motivó que en su desembocadura en el mar se acumulen en las playas grandes cantidades de bloques y cantos de composición y tamaño variables.

De todas estas zonas, las más importantes en extensión y estado de conservación, son las Dunas de Artola o Cabopino, la cual es considerada Monumento Natural. Aún así, presenta graves agresiones, como son el trasiego incontrolado de personas y vehículos a través de ella, el aparcamiento de automóviles, ubicación de un chiringuito, existencia red de saneamiento integral, abandono de basuras, introducción de especies vegetales alóctonas (por ejemplo uñas de león y mimosas), etc.

En segundo lugar se cuenta con la Reserva Ecológica-Dunas de Marbella, compuesta por una serie de dunas (ocho tramos dunares) que, de manera fragmentada se integra en el tejido urbanizado del territorio marbellí al Este del núcleo urbano de Marbella y se extiende desde la margen izquierda del río Real, hasta Las Chapas. Se encuentran en general en un deteriorado estado de conservación por el mal uso humano: pisoteo generalizado (especialmente en verano), exceso de ocupación por concesiones (chiringuitos y hamacas), erosión del talud externo, proliferación de especies vegetales exóticas invasoras o no, y que inciden en la valiosa vegetación autóctona.

Sistemas fluviales.

Los cauces de los ríos son manifestaciones hídricas del medio físico de carácter lineal. Esta característica los convierte en pasillos o corredores hidráulicos estrechos pero que pueden recorrer grandes distancias, atravesando diferentes tipos de paisajes. Actúan como vectores de dispersión para muchas especies, ya sea al ser transportadas por el agua, o brindándoles cobijo y alimentos en los bosques riparios de sus márgenes.

En el territorio de Marbella, se pueden diferenciar cuatro sistemas fluviales que recogen la mayor parte del agua que circula por los terrenos del mismo, y que se pueden considerar como las primordiales:

- Sistema fluvial del Río Guadalmina.
- Sistema fluvial del Río Guadaíza.
- Sistema fluvial del Río Verde.
- Sistema fluvial del Río Real.

La presencia en sendos tramos de los ríos Guadalmina, Guadaíza, Verde y Real de hábitats naturales que figuran en el Anexo I y de hábitats de especies que figuran en el Anexo II de la Directiva 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (en adelante Directiva Hábitats), justificó la inclusión de los espacios en la lista de Lugares de Importancia Comunitaria (en adelante LIC) de la región biogeográfica mediterránea, aprobada inicialmente por Decisión de la Comisión Europea y revisada en sucesivas decisiones, así como su declaración como Zonas Especiales de Conservación (en adelante ZEC) por el Decreto 4/2015, de 13 de enero, por el que se declaran, entre otras, las Zonas Especiales de Conservación de la red ecológica europea Natura 2000 Río Verde (ES6170019), Río Guadaíza (ES6170020), Río

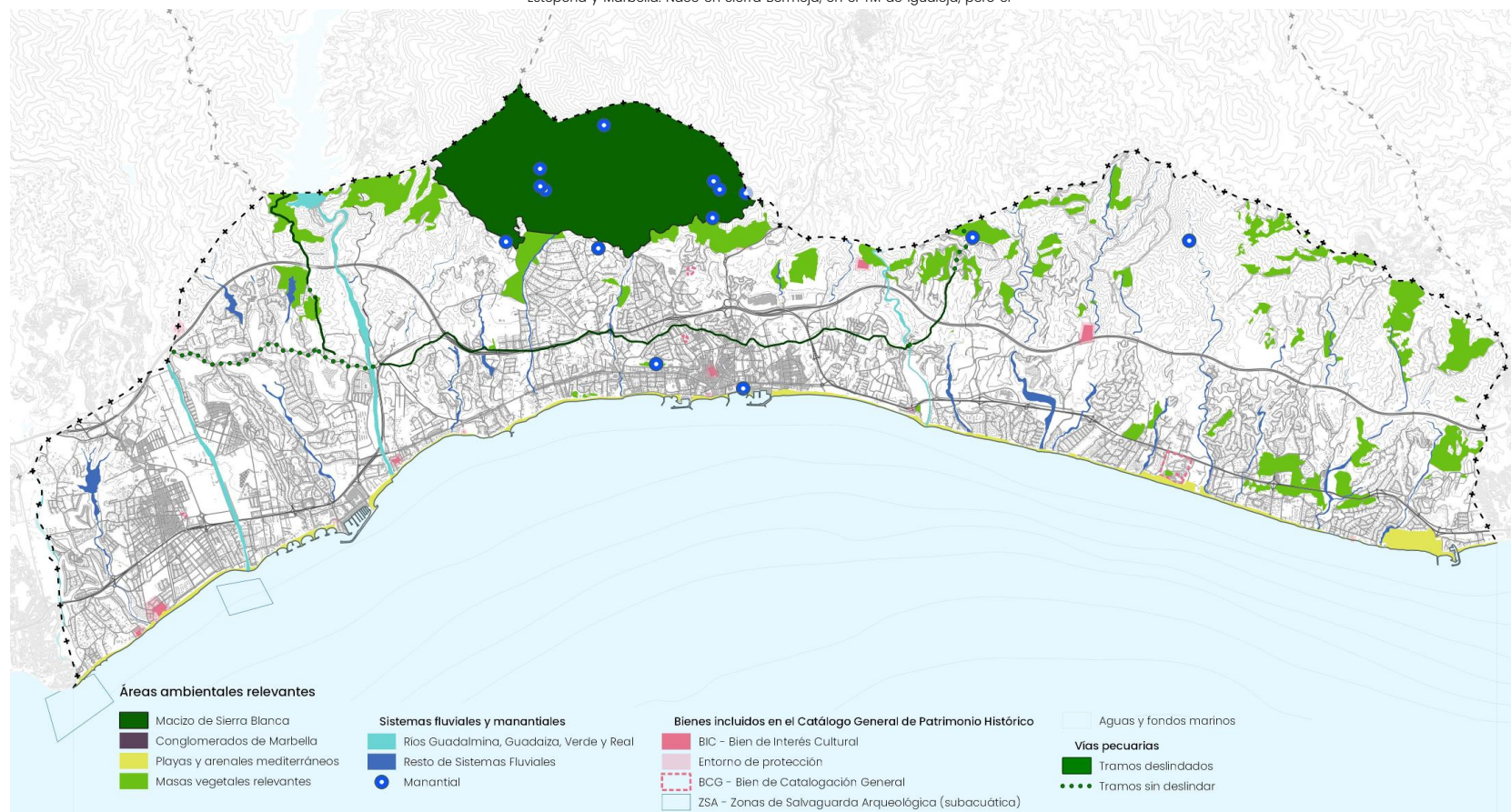
Guadalmina (ES6170021) y Río Real (ES6170025). Además cuentan con Plan de Gestión de sus ZEC aprobados mediante Orden de 18 de marzo de 2015.

El río Guadaiza nace en la confluencia de Sierra Palmitera y Sierra de las Apretaderas, concretamente en la Sierra Trinceruelas. Los tributarios de

mayor entidad se concentran principalmente en la mitad Norte del río, aguas arriba del término municipal de Marbella.

El río Guadalmina se emplaza en el extremo Oeste de Marbella, encontrándose en el límite existente entre los términos municipales de Estepona y Marbella. Nace en Sierra Bermeja, en el TM de Igualeja, pero el

agua permanente se encuentra más abajo, en el municipio de Benahavís, de donde surge por los acuíferos kársticos, formando un paraje denominado Las Angosturas. Desemboca en Marbella junto a San Pedro Alcántara.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

El río Verde nace en la cara sur del cerro de la Alcazaba, dentro del Parque Natural Sierra de las Nieves. Tras recibir las aguas de numerosos afluentes de cabecera y del manantial de la Fuente del Río Verde, el curso fluvial dibuja un sinuoso arco que establece el límite meridional del parque natural con Sierra Bermeja. Tras pasar junto a Istán, el río se remansa en el embalse de La Concepción, a partir del cual se adentra en la zona de urbanizaciones costeras de Marbella para desembocar junto a Puerto Banús tras unos 33 km de recorrido.

El río Real nace en Ojén, penetrando en Marbella junto al Camino de los Molinos. Su recorrido por el término es muy corto antes de llegar al Mar Mediterráneo, atravesando de Norte a Sur el Municipio por su zona central.

Según el borrador del Plan Director de Riberas de Andalucía, el río Real posee un régimen hídrico esporádico. Los ríos Guadalmina y Guadaiza tienen un régimen hídrico temporal, con tramos torrenciales y rápidos, al igual que el río Verde aguas arriba del embalse de La Concepción, fuera de la ZEC; en cambio, el tramo del río Verde aguas abajo del embalse de La Concepción tiene un régimen hídrico esporádico, con tramos rápidos.

Por tanto, con un comportamiento general de ramblas y con un fuerte estiaje en verano que hace que, en los tramos bajos, el agua desaparezca y, en época de fuertes lluvias invernales, su caudal aumente considerablemente

Toda la longitud del río que constituye la ZEC y sus tributarios, cumplen una función esencial de corredor ecológico al unir diversos espacios protegidos red Natura 2000 y poner en contacto diferentes ecosistemas contribuyendo, de esta manera, a la conectividad de esta red ecológica y su coherencia. De esta manera, las ZEC Río Guadaiza relaciona el litoral con Sierras Bermeja y Real (ES6170010). A su vez, Río Guadalmina conectan el espacio marino El Saladillo-Punta de Baños (ES6170037) con Sierras Bermeja y Real. El río Verde une el litoral con el espacio protegido red Natura 2000 Sierras Bermeja y Real (ES6170010), el cual conecta a su vez con Sierra de las Nieves (ES6170006, también declarado Parque Natural, ZEPA y Reserva de la Biosfera) y este con Sierra Blanca (ES6170011). De igual manera, el río Real une el litoral con los espacios protegidos red Natura 2000 Sierra Blanca (ES6170011), Sierras Bermeja y Real (ES 6170010), Sierra de las Nieves (ES6170006, también declarado Parque Natural), Sierra Blanquilla (ES6170032) y Valle del Río del Genal.

La vegetación de estos ríos se corresponde con la zona de transición donde se localiza. Así, aparecen características propias de la geoserie edafohigrófila mesomediterránea inferior y termomediterránea rondeña, malacitano-almijareense, alpujarreña, almeriense-occidental y manchego-espunense mesótrófa (EH10).

La vegetación edafohigrófila, que tiene lugar en zonas térmicas y cuyos sustratos son mezcla de materiales silíceos y carbonatados, está representada, en su primera banda, por una saucedá termófila de Salix

pedicellata. La geoserie EH10 presenta una faciación serpentínicola, cuya mayor diferencia se halla en la presencia del endemismo rondeño de carácter serpentínicola Galium viridiflorum.

Respecto a la fauna característica de la zona, se trata de la fauna típica de ribera, donde destacan la nutria, el galápago leproso y la boga del Guadiana: las tres son especies de interés comunitario. También están presentes algunos invertebrados como cangrejos de río, odonatos o la araña negra de los alcornoques, que es un endemismo del sur de la península ibérica; sin olvidar tampoco especies de peces comunes y diferentes anfibios como el sapillo pintojo meridional o la subespecie de salamandra que se extiende al Sur del Guadalquivir. Del resto de fauna destacan el Martín pescador y el mirlo acuático.

Red de vías pecuarias.

Examinándolas tanto a escala municipal como a una escala superior las vías pecuarias constituyen vitales corredores faunísticos que interconectan entre sí espacios naturales protegidos y otras zonas naturales interesantes al margen de dichos espacios. La intercomunicación entre las distintas comunidades además de incrementar las posibilidades de la conservación favorece el intercambio genético de las poblaciones y la biodiversidad. Asimismo, ecosistemas donde han desaparecido determinadas poblaciones pueden ser recolonizados y regenerados naturalmente a través de estos pasillos faunísticos. La pérdida de su antigua función como soporte de la trashumancia, y la falta de una efectiva protección, ha originado la ocupación indiscriminada de algunos de sus tramos por la edificación fuera de control. Sin embargo, las vías pecuarias son un recurso potencial y básico para la gestión sostenible del territorio municipal ya que permiten interconectar espacios ambientalmente valiosos y podrían ser el soporte de un uso recreativo o incluso ecoturístico ordenado del mismo.

Según el Proyecto de Clasificación de vías pecuarias del término municipal de Marbella aprobado por Orden Ministerial de fecha 19 de julio de 1962, el cual fue modificado por Orden Ministerial de fecha 21 de abril de 1964, el municipio cuenta con 2 vías pecuarias: el Cordel de Benahavía a Ojén y la Vereda del Puente de Ronda.

Su principal problemática deriva de la pérdida de su funcionalidad con el descenso de la actividad trashumante lo que ha derivado en su ocupación por usos transformadores tales como construcciones, viarios, cultivos, etc. Esto se ha traducido fundamentalmente, en general, en la pérdida de la anchura efectiva de las vías pecuarias.

Aguas y fondos marinos.

Las aguas y fondos marinos se caracterizan por encerrar una gran riqueza biótica, muchas veces desconocida, así como por su fragilidad ante las agresiones. El mar desempeña un importante papel en un territorio de las

características de Marbella, siendo este uno de los mayores recursos económicos.

Estos fondos acogen tres especies de fanerógamas marinas: Zostera marina, Cymodocea nodosa y Posidonia oceanica. De éstas, Posidonia oceanica es una especie endémica del Mar Mediterráneo, que aparece en el frontal marino del extremo oriental del término municipal.

Patrimonio histórico y cultural.

Numerosas civilizaciones han pasado por Marbella dejando importantes vestigios en su amplio legado cultural. Los hallazgos puntuales localizados sientan las bases de una primera humanización del territorio en el Paleolítico (Coto Correa, Altos de Artola). Las cavidades del relieve han contribuido a que se conozcan cuevas y necrópolis utilizadas durante el Neolítico y el Calcolítico (abrigos de Puerto Rico, Cueva de Pecho Redondo o las Cuevas de Nagüeles) y de asentamientos al aire libre como el Lomo del Espartal de la Edad del Cobre.

Hace 2.700 años los fenicios se establecieron en estas costas, en Río Real y en la zona de las Chapas, iniciando una actividad económica basada en los intercambios con las poblaciones autóctonas y en la producción de salazones de pescado, elemento fundamental de la prosperidad de los siglos siguientes. Los romanos reforzarán esta explotación, sobre todo del garum, salsa que se exportaría por todo el Imperio. Los asentamientos romanos más importantes los encontramos junto al arroyo del Chopo y Río Verde, donde se encuentran restos de unas termas, de una basílica paleocristiana y pavimentos de mosaicos.

Áreas Especialmente Sensibles

Se han identificado como áreas de especial sensibilidad a los impactos y a la contaminación, además de las citadas como relevantes, que coinciden con la presencia de riesgos de inundación, masas de agua subterráneas junto con la localización de zonas valiosas desde el punto de vista de la conservación de especies amenazadas y zonas de riesgo de incendios forestales.

Zonas con riesgo de inundaciones / zonas de flujo preferente.

El 23 de octubre de 2007, el Parlamento Europeo aprobó la Directiva 2007/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación (transpuesta al ordenamiento jurídico español a través del Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación). Por su parte, los artículos 58 al 60 de la Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de Andalucía establecen los instrumentos de prevención del riesgo de inundación. De forma simplificada, esta normativa conlleva las siguientes tareas:

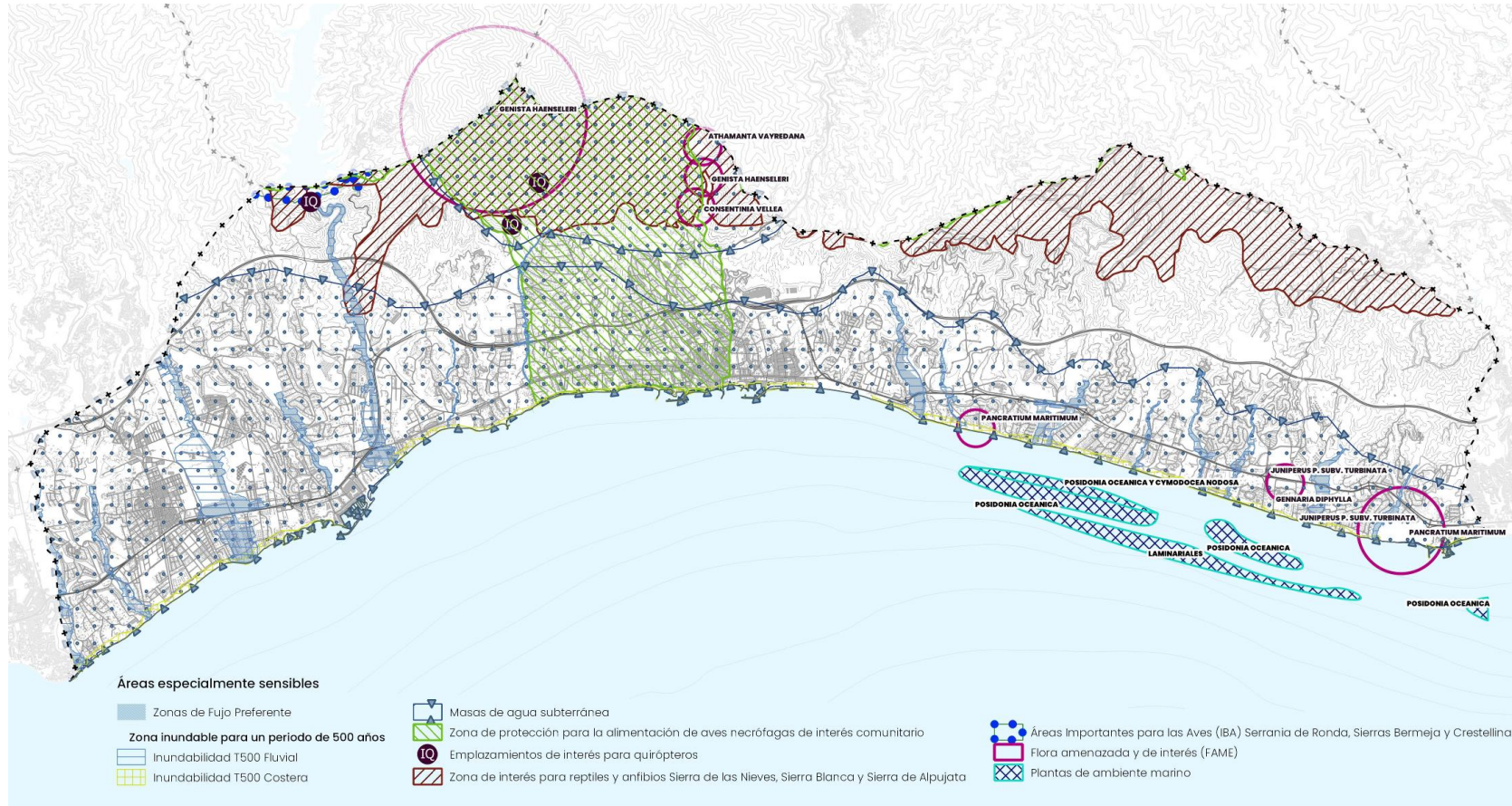


a) Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI) e identificación de las Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSis). Implica la determinación de las zonas para las cuales existe un riesgo potencial de inundación significativo en base al estudio de la información disponible sobre inundaciones históricas, estudios de zonas

inundables, impacto del cambio climático, planes de protección civil, ocupación actual del suelo así como las infraestructuras de protección frente a inundaciones existentes.

b) Mapas de Peligrosidad por Inundaciones y Mapas de Riesgo de Inundación. Para las áreas de riesgo potencial significativo de inundación

(ARPSis) seleccionadas en la fase anterior se elaboran los mapas de peligrosidad por inundaciones que incluyen tres escenarios: Baja (eventos extremos o período de retorno mayor o igual a 500 años), Media (período de retorno mayor o igual a 100 años) y Alta probabilidad de inundación (período de retorno mayor o igual a 10 años) y los mapas de riesgo de



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



inundación que delimitan las zonas inundables así como los calados del agua, e indican los daños potenciales que una inundación pueda ocasionar a la población, a las actividades económicas y al medio ambiente.

c) Planes de Gestión del Riesgo de Inundación. Los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación se elaboran en el ámbito de las demarcaciones hidrográficas y las ARPSIs identificadas. Tienen como objetivo lograr una actuación coordinada de todas las administraciones públicas y la sociedad para disminuir los riesgos de inundación y reducir las consecuencias negativas de las inundaciones, basándose en los programas de medidas que cada una de las administraciones debe aplicar en el ámbito de sus competencias para alcanzar el objetivo previsto, bajo los principios de solidaridad, coordinación y cooperación interadministrativa y respeto al medio ambiente.

Los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación de Andalucía componen el conjunto de trabajos que culminan la primera fase de planificación (2016-2021) de la Directiva 2007/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundaciones. Mediante Real Decreto 21/2016, de 15 de enero, fue aprobado, entre otros, el Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas. No obstante, estos planes fueron anulados por sentencias de 8 y 11 de abril de 2019 y de 5 y 11 de julio de 2019, encontrándose actualmente en elaboración los nuevos Planes de Gestión del Riesgo de Inundación para el segundo ciclo de planificación hidrológica 2021-2027.

Mediante Acuerdo de 16 de abril de 2021, de la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos, se abrió un periodo de información y consulta pública sobre los mapas de peligrosidad y riesgo de inundación en la demarcación hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas (segundo ciclo). En este documento de prevención del riesgo de inundación expuesto a información pública se identifican 20 ARPSIs en el municipio de Marbella; 16 de origen fluvial y 4 de origen costero.

Áreas de riesgo potencial significativo de inundación (arpsis) 2º ciclo identificadas en el municipio de Marbella

Código ARPSI	Nombre ARPSIs	Origen
ES060_ARPS_0021	RÍO GUADALMINA	Fluvial
ES060_ARPS_0022	ARROYO CHOPO	Fluvial
ES060_ARPS_0023	RÍO GUADAIZA	Fluvial
ES060_ARPS_0024	ARROYO BENABAJO	Fluvial
ES060_ARPS_0025	RÍO VERDE	Fluvial
ES060_ARPS_0026	ARROYO DE LA CRUZ	Fluvial

ES060_ARPS_0027	ARROYO PIEDRAS	Fluvial
ES060_ARPS_0028	RÍO REAL	Fluvial
ES060_ARPS_0029	ARROYO REALEJO	Fluvial
ES060_ARPS_0030	ARROYO SIETE REVUELTAS	Fluvial
ES060_ARPS_0031	ARROYO ALICATES	Fluvial
ES060_ARPS_0032	ARROYO SEVILLA	Fluvial
ES060_ARPS_0033	ARROYO REAL DE ZARAGOZA	Fluvial
ES060_ARPS_0034	ARROYO VÍBORA	Fluvial
ES060_ARPS_0035	ARROYO CAÑAS	Fluvial
ES060_ARPS_0036	ARROYO CABRILLAS	Marina
ES060_ARPS_0046	ATALAYA - ISDABE	Marina
ES060_ARPS_0211	PLAYA DE LA FONTANILLA	Marina
ES060_ARPS_0149	PLAYA DEL ALICATE	Marina
ES060_ARPS_0152	PLAYA DE LA CALA DEL MORAL	Marina

Fuente: WMS Mapas de peligrosidad y riesgo de inundación de la Demarcación de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas (2º Ciclo).

En la cartografía adjunta se representan las láminas de agua asociadas a dichas ARPSIs para una probabilidad baja o excepcional (periodo de retorno de 500 años), así como las zonas de flujo preferente de las ARPSIs de origen fluvial extraídas del WMS Mapas de peligrosidad y riesgo de inundación de la Demarcación de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas (2º Ciclo).

Según el artículo 9.2 del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, la zona de flujo preferente es aquella zona constituida por la unión de la zona o zonas donde se concentra preferentemente el flujo durante las avenidas, o vía de intenso desagüe, y de la zona donde, para la avenida de 100 años de periodo de retorno, se puedan producir graves daños sobre las personas y los bienes, quedando delimitado su límite exterior mediante la envolvente de ambas zonas.

Masas de agua subterránea.

MARBELLA - ESTEPOÑA (M.A.S. 060.040).

Los recursos medios anuales de los acuíferos costeros de Marbella-Estepona, en las condiciones hidrológicas actuales, pueden ser del orden

de 25-30 hm³/año.

Las salidas de agua se producen hacia el mar, de manera natural, y mediante bombeos, existiendo más de un centenar de pozos y sondeos, que captan tanto el acuífero plioceno como el cuaternario. El agua bombeada en las captaciones se aprovecha para el abastecimiento de los núcleos urbanos, urbanizaciones y campos de golf de los términos municipales de Marbella y Estepona, e incluso regadío de algunas zonas agrícolas que se encuentran en clara recesión.

En años secos, la infiltración de escorrentía desde cauces, principal fuente de alimentación, disminuye drásticamente, por lo que se genera un déficit temporal de recarga que ha desembocado en episodios de intrusión marina. Estos procesos se han identificado en los acuíferos aluviales y en determinados sectores del acuífero plioceno (Señorío de Marbella y Río Padrón en Estepona).

La intrusión marina, en la actualidad, está controlada por los usuarios más importantes de la masa de agua, abastecimientos de Estepona y Marbella, que modulan las extracciones en función de la profundidad del nivel piezométrico y la conductividad eléctrica y, además, se lleva a cabo recarga artificial, para mantener la salinidad dentro de valores que permitan el aprovechamiento del agua.

El Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas (primer ciclo de planificación 2009-2015) realiza una evaluación del estado de la masa de agua, asociándole un estado "malo" tanto química como cuantitativamente. Los principales problemas que señala son:

1. Contaminación de nitratos por origen agrario.
2. Contaminación por fitosanitarios.
3. Sobreexplotación de acuíferos, intrusión marina y otros procesos de salinización.

Mientras que propone las siguientes líneas de actuación:

- 1) Fomento de buenas prácticas en el uso de fitosanitarios en campos de golf.
- 2) Constitución de comunidad de usuarios y elaboración del plan de explotación.
- 3) Aumento del uso de recursos regenerados mediante tratamiento terciario para riegos agrícolas, usos industriales y ante todo campos de golf y usos urbanos no prioritarios.
- 4) Fomento de actuaciones de desalación en áreas costeras deficitarias.
- 5) Plan de mejora y modernización de regadíos.
- 6) Ejecución de infraestructuras de conexión y distribución desde las fuentes de recursos en alta.

SIERRA BLANCA (M.A.S. 060.067).

La masa de agua está constituida por materiales del complejo Alpujárride. La base impermeable la forman metapelitas del paleozoico, sobre las que se asienta una potente formación de mármoles triásicos. El tramo inferior está formado por mármoles dolomíticos muy fracturados que afloran principalmente en el sector oriental, mientras que en el occidental lo hace el tramo superior constituido por mármoles de naturaleza caliza. Toda la unidad está afectada por pliegues con dirección E-O, fallas con dirección NNE-SSO y NNO-SSE, en el sector occidental también aparecen pliegues con dirección NS.

La estructura está elevada con respecto a las zonas colindantes debido a las fallas existentes en los bordes Sur, Norte y Oeste. Los materiales carbonáticos están poco karstificados, y la red de drenaje superficial está bien desarrollada en el sector occidental, no así en el oriental, donde el relieve es menos abrupto.

El Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas (primer ciclo de planificación 2009-2015) realiza una evaluación del estado de la masa de agua, asociándole un buen estado químico y un mal estado cuantitativo. Los principales problemas que señala son:

1) Sobreexplotación de acuíferos (sector oriental).

Mientras que propone las siguientes líneas de actuación:

- 1) Fomento de planes de abastecimiento mancomunados con participación activa de la administración hidráulica en el establecimiento de las directrices de gestión.
- 2) Constitución de una comunidad de usuarios y elaboración de plan de explotación.
- 3) Fomento de actuaciones de desalación para abastecimiento urbano.
- 4) Fomento de actuaciones de reutilización de recursos regenerados para riegos agrícolas y usos urbanos no prioritarios.
- 5) Plan de mejora y modernización de regadíos.

Zona de protección para la alimentación de aves necrófagas de interés comunitario

Afecta al municipio en su sector central: Sierra Blanca y la ciudad de Marbella. Representa la delimitación cartográfica de la Zona de protección para la alimentación de especies necrófagas de interés comunitario, que sobre el TM de Marbella, comprende las áreas de distribución del Alimoche.

Las aves necrófagas, también llamadas carroñeras, cumplen un papel primordial en el funcionamiento de las cadenas tróficas. Ayudan a acelerar el proceso de retorno de nutrientes y energía al sistema, al tiempo que contribuyen a reducir el riesgo de epizootias, participando en el control

natural de los riesgos epidemiológicos de una gran variedad de especies (silvestres, cinegéticas o ganaderas), susceptibles al contagio de enfermedades por exposición a cadáveres de otros animales, especialmente de grandes mamíferos. El mantenimiento de esta función resulta, pues, imprescindible para el adecuado funcionamiento de los ecosistemas.

El propósito es dar a conocer la zona referida anteriormente de acuerdo al artículo 121 de la Orden de 2 de mayo de 2012, conjunta de las Consejerías de Agricultura y Pesca y Medio Ambiente, por la que se desarrollan las normas de control de subproductos animales no destinados al consumo humano y de sanidad animal, en la práctica cinegética de caza mayor de Andalucía.

IBA serranía de ronda, sierras bermeja y crestellina.

En el entorno de la presa del embalse de La Concepción se identifica a la IBA Serranía de Ronda, Sierras Bermeja y Crestellina.

Las IBA son Áreas de Importancia para las Aves (Important Bird Areas) en virtud de una serie de criterios sistemáticos basados en la riqueza e importancia de las especies de aves que las pueblan de manera habitual. En España son establecidas por SEO/BirdLife. Las IBA han constituido una base informativa científica fundamental para la determinación de ZEPAs por la Unión Europea y alguna resoluciones jurídicas le otorgan cierta entidad como para considerarlas de manera subnormativa y con un valor precautorio en la ordenación del territorio.

Sistema de información de flora amenazada (fame).

El Sistema de Información de Flora Amenazada (FAME), recoge la información sobre localización y seguimiento de flora amenazada y de interés en Andalucía, la cual levantan en campo los técnicos en conservación de la Red de Jardines Botánicos en Espacios Naturales, además de otros proyectos regionales y provinciales de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. En el término municipal de Marbella aparecen algunos taxones tanto en ambientes terrestres como marinos:

AMBIENTE MARINO:

Cymodocea nodosa

Posidonia oceanica

Las praderas de Posidonia oceanica y de otras fanerógamas marinas aparecen en el frontal marino del extremo oriental del término municipal. Se cartografía en plano la distribución de estas plantas, tal y como indica el Documento de alcance del EsAE "cualquier actuación que vaya a tener lugar en este ámbito o en sus inmediaciones, deberá ser comunicada a la

Delegación Territorial con competencias medioambientales y autorizada por ésta".

AMBIENTE TERRESTRE:

Athamanta vayredana

Cosentinia vellea

Genista haenseleri

Gennaria diphylla

Juniperus phoenicea subsp. turbinata

Pancratium maritimum

Los taxones de mayor interés de flora terrestre se emplazan, fundamentalmente, en dos ambientes distintos; de un lado las plantas de costa, presentes en los espacios menos antropizados y protegidos como el Monumento Natural Dunas de Artola y las dunas que integran la Reserva Ecológica Dunas de Marbella. En segundo lugar, la zona de montaña, en el entorno de Sierra Blanca, que alberga especies protegidas como el helecho Cosentinia vellea o el hinojo rupícola Athamanta vayredana, así como taxones propios del matorral mediterráneo como Genista haenseleri.

Emplazamientos de interés para los quirópteros.

El municipio de Marbella presenta un palmario interés para pequeños quirópteros, que pueden encontrarse en hábitats naturales en las cuevas de Nagüeles y Buena Vista y en las instalaciones de la Presa de la Concepción.

La cueva de Nagüeles se comunica con el exterior con una boca dividida en dos. La cavidad cuenta con varios niveles y un desarrollo conocido de unos 1.000 m. Localizada a unos 400 m del ZEC Sierra Blanca, cuenta con un gran interés para el colectivo espeleológico y turismo de aventura.

En el Informe Regional de Reproducción de Murciélagos Cavernícolas en Andalucía 2016-2017 se realiza un censo de la población reproductora. dicho censo, que data de junio de 2017 dio como resultado un total poblacional de 1.460 individuos y 5 especies. Los más numerosos fueron murciélago de cueva, Miniopterus schreibersii con 963 individuos y 472 ratonero grande y mediano, Myotis myotis y M. blythii y menos de un centenar de ratonero gris, M. escalerae (23). También cuenta con la presencia escasa de murciélago grande de herradura, Rhinolophus ferrumequinum (2). En líneas generales la colonia de reproducción muestra un estado saludable.

El planeamiento urbanístico establecerá una clasificación acorde (suelo rústico especialmente protegido) a los hábitats naturales de las cuevas de Nagüeles y Buena Vista y las instalaciones de la Presa de la Concepción (monte público zona protección embalse) por su especial interés para la

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

conservación de los murciélagos. De igual forma y de manera general, las edificaciones antiguas existentes pueden resultar un refugio propicio para los murciélagos, así como para aves nocturnas y reptiles. De este modo las demoliciones que pudieren acometerse deberán ir precedidas de las condiciones necesarias para evitar los periodos de hibernación y reproducción.

Zona de interés para reptiles y anfibios sierra de las nieves, sierra blanca y sierra de alpujta

El paraje Sierra Blanca y Sierra de Alpujta está formado por sierras de baja y media montaña que se sitúan paralelas a la línea de costa de Marbella. Se trata de un espacio con morfología abrupta, con grandes barrancos, zonas de arroyada y torrenteras, que se alimentan de las precipitaciones y que constituyen actualmente uno de los refugios más Surorientales de salamandra penibética (o andaluza) Salamandra longirostris, cuya distribución en el mundo se limita al Sur de Andalucía alejada de las poblaciones de Sierra Morena.

Junto con la salamandra penibética, en estas sierras perviven poblaciones de especies más vinculadas a hábitats lóticos como es el sapo común Bufo bufo o los también endémicos sapillo pintojo meridional Discoglossus jeanneae y sapillo moteado ibérico Pelodytes ibericus.

El mayor problema actual de la salamandra es el aislamiento de sus poblaciones. No se conocen poblaciones intermedias entre este macizo montañoso y el paraje de los Alcornocales, habiendo entre ellos una distancia superior a los 22 Km en línea recta.

Aunque hace años se distribuía ampliamente por las provincias de Cádiz, Málaga, Sur de Córdoba y Este de Granada, en las últimas décadas, las poblaciones han ido desapareciendo por las transformaciones que el hombre ha hecho en el entorno (cultivos agrícolas, construcciones, etc.) y ha quedado relegada tan sólo a las sierras de Cádiz y Málaga.

Los problemas de conservación más destacados en este paraje coinciden con los más comunes, como son la muerte por atropello y la destrucción de hábitats reproductivos. La cercanía a una zona de costa con gran desarrollo económico derivado de la construcción puede ser una amenaza para este paraje, ya que hay una creciente demanda de infraestructuras y urbanizaciones.

Por este motivo es muy importante conservar los lugares en los que habita que son arroyos y charcas de aguas limpias y el entorno que rodea a estos medios acuáticos, con vegetación natural que mantenga humedad.

Riesgos de incendios forestales

El riesgo de incendios se define como la probabilidad de que se produzca un incendio en una zona y en un intervalo de tiempo determinado, este

riesgo dependerá de aquellos factores que determinan el comportamiento del fuego, como pueden ser:

- Las características de la vegetación y las condiciones de los modelos de combustibles presentes.
- Las características orográficas.
- El clima y las condiciones meteorológicas.

De la misma manera, inciden en el riesgo de incendios forestales las actividades humanas así como otros factores capaces de desencadenar los incendios, por tanto han de tenerse en cuenta los factores de causalidad de los distintos incendios acaecidos en el territorio y su recurrencia.

Las condiciones climatológicas de la Costa del Sol y, especialmente las de Marbella, son suaves en relación al conjunto del territorio andaluz. No obstante, la predicción meteorológica del municipio es compleja dada la variabilidad de vientos locales, configurados en torno a embudos orográficos y, a la diferencia altitudinal en las proximidades de la costa, que promueven la generación de vientos cálidos y secos en época estival. Si a las condiciones intrínsecas del territorio, se le agrega la expansión urbanística en terreno forestal y la extensión de las masas arboladas, surge un problema de protección civil, puesto que tanto personas como propiedades e infraestructuras son susceptibles de ser afectadas por fuego y humo. Si a todos estos factores, se le añade la componente social, puesto que gran cantidad de la población estival es "flotante" o turistas que en muchos casos no conocen bien el territorio, el riesgo que suponen los incendios forestales y las medidas a adoptar en caso de incendio, la situación adopta una gran complejidad operacional.

Finalmente, no se deben obviar los "incendios de sexta generación", es decir, grandes incendios forestales simultáneos en zonas de interfaz urbano-forestal, inabarcables para los medios de extinción, como el ocurrido recientemente (2021) en el Parque Natural de Sierra Bermeja, donde quedaron arrasadas unas 10.000 ha. Esta nueva realidad de incendio tiene como elemento común la mayor presencia de viviendas y edificaciones en zonas de bosque, a la que se añade la subida de temperatura como consecuencia del cambio climático. El abandono en la gestión forestal es el tercer factor que hace que el fuego, algo natural del ecosistema, se convierta en algo contra lo que no se puede luchar y cuya voracidad solo se calma con unas condiciones climatológicas favorables. Esta tipología de incendio tiene la particularidad de generar procesos convectivos que dan lugar a los denominados pirocúmulos.

El término municipal de Marbella se encuentra en su totalidad incluido en "Zona de Peligro Extremo de Incendios Forestales" (Decreto 371/2010 y Decreto 160/2016), y por tanto, con la obligación de elaborar, revisar y actualizar su "Plan Local de Emergencia por Incendios Forestales" (PLEIF). La revisión y redacción de este PLEIF debe complementar al nuevo

planeamiento urbanístico y a la preocupación del Ayuntamiento por la defensa de la población ante la ocurrencia de incendios forestales.

El último documento de PLEIF (2018) del municipio de Marbella da respuesta a los siguientes objetivos:

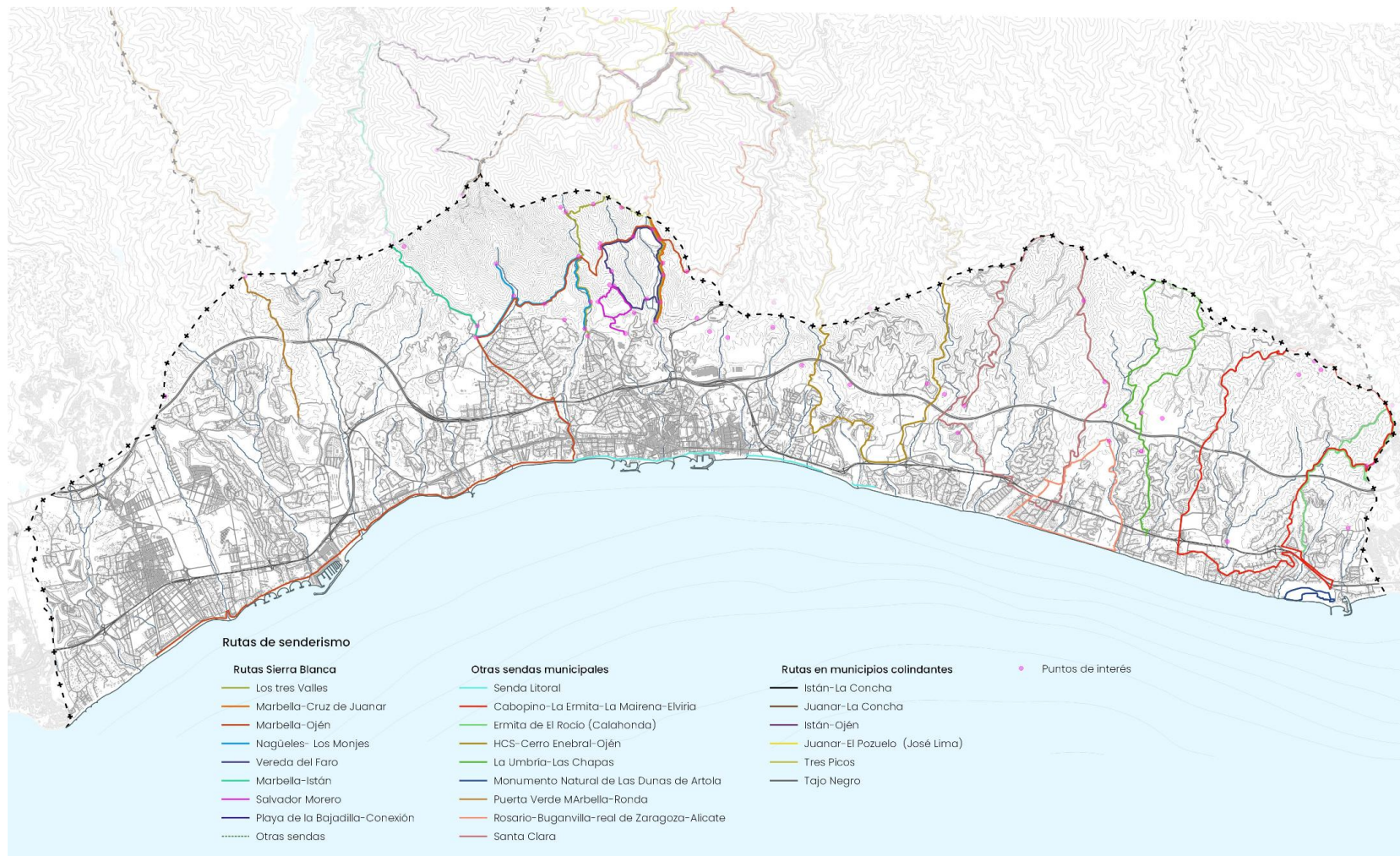
- La prevención de la estructura organizativa y los procedimientos para la intervención en emergencias por incendios forestales dentro del término municipal de Marbella.
- El establecimiento de sistemas de articulación con el Plan INFOCA de la Junta de Andalucía.
- La zonificación del territorio en función del riesgo y los impactos potenciales derivados de la ocurrencia de un incendio forestal, la identificación y delimitación de áreas prioritarias en base a los requerimientos de intervención y despliegue de medios y recursos, así como la localización de la infraestructura física a utilizar en operaciones de emergencia.
- La organización y fomento del Grupo Local de Pronto Auxilio, así como la promoción de la autoprotección de las viviendas e instalaciones.
- La especificación de los procedimientos de información a la población.
- La catalogación de los medios y recursos específicos para la defensa de la población y sus bienes patrimoniales.

A escala regional y según datos del Plan INFOCA 2020, los incendios son intencionados en un 37% así como debido a negligencias en un 31%, por lo que en su mayor parte son evitables.

Localmente, los incendios forestales no se producen en las zonas más cercanas al litoral, dado que la continua urbanización de dicha área impide la existencia de masas forestales de gran superficie, siendo las áreas serranas del sector central y particularmente oriental las que concentran mayor riesgo, tanto por aspectos físicos, como por la cubierta forestal, como por pendientes, como históricos (mayor ocurrencia histórica de incendios).

2.11.6.- Rutas de senderismo

En el siguiente mapa se grafican las rutas senderistas más relevantes del t. m.:



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



3.1.- DEMOGRAFÍA Y SOCIOECONOMÍA

3.1.1.- Demografía

Introducción

Una de los principales componentes que condicionan el diseño y estructura del PGOU de Marbella es su población, cómo ha evolucionado a lo largo del tiempo, como se distribuye, cuáles son sus principales características (formación, edad, sexo, trabajo, etc.), cuál es su comportamiento y cuál puede ser su proyección futura. Todo ello condiciona, entre otras cosas, la cuantía, tipología y distribución de infraestructuras, servicios básicos, comercios, tipología de viviendas, etc., El estudio de la población aporta información básica en el modelo de ciudad del PGOU que se quiere en el territorio.

El presente documento contiene información de carácter general en la que se analizará los datos poblacionales municipales principales en su totalidad y la comparación con otros ámbitos territoriales con el objeto de ver su dinámica y los procesos que han llevado a la misma; también contiene datos más específicos con información poblacional más pormenorizada del municipio (distribución de determinadas variables poblacionales a partir de: una malla de 250×250 m, secciones censales, núcleos poblacionales) y que es fundamental conocer para la correcta planificación urbana.

Encuadre Territorial



Ilustración 13: Términos municipales de Marbella y colindantes en el año de 2021 Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (en lo sucesivo IECA). Elaboración propia.

El municipio de Marbella está situado en el sur de España, limita con los siguientes términos municipales desde Este a Oeste: Mijas, Ojén, Istán, Benahavís y Estepona. Pertenecen a la provincia de Málaga, en la comunidad autónoma de Andalucía. Está integrado en la comarca de la

Costa del Sol Occidental. Es el segundo municipio más poblado de la provincia y el octavo de Andalucía, con 147.958 habitantes en 2021 según el Instituto Nacional de Estadística (en lo sucesivo INE). Su territorio ocupa una superficie de 117,3 km² y está atravesado por la autovía y la autopista de peaje del Mediterráneo (A-7 y AP-7), principales vías de acceso al municipio.

Territorio	
Extensión superficial	117,3 km²
Perímetro	80,5 km
Distancia a la capital	57 km
Altitud sobre el nivel del mar	24 m
Coordenadas del núcleo principal	36.510523,-4.885085
Número de núcleos que componen el municipio	11

Tabla 3: Datos del territorio en Marbella en el año 2021. Fuente: IECA. Elaboración propia

Distribución espacial de la población

Núcleo	Total	Hombres	Mujeres
Marbella (municipio)	147958	70871	77087
Marbella	75213	35775	39438
Artola	3373	1687	1686
Elviria	3590	1734	1856
Los Monteros	1530	752	778
Ricmar	1150	552	598
Rio Real	4213	2058	2155
El Rosario	2312	1093	1219
Nueva Andalucía	19183	9346	9837
Salto del Agua	1578	800	778
San Pedro Alcántara	31735	15162	16573
Guadalupe	4015	1874	2141
Población en diseminados	66	38	28

Tabla 4: Habitantes por núcleo de población y el sexo de Marbella en el año 2021. Fuente: INE. Elaboración propia.

Los principales núcleos poblacionales del término municipal son Marbella y San Pedro Alcántara. El resto de la población se encuentra dispersa en multitud de urbanizaciones, entre las que destacan Nueva Andalucía y Las Chapas. El núcleo de Marbella es sede de la mancomunidad de municipios de la Costa del Sol y cabeza del partido judicial.

El núcleo poblacional de Marbella está situado a orillas del Mediterráneo, entre Málaga y el estrecho de Gibraltar, y en la falda de la Sierra Blanca. La situación del núcleo urbano de Marbella, se ha beneficiado de condiciones estimulantes para el desarrollo urbano desde su origen.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

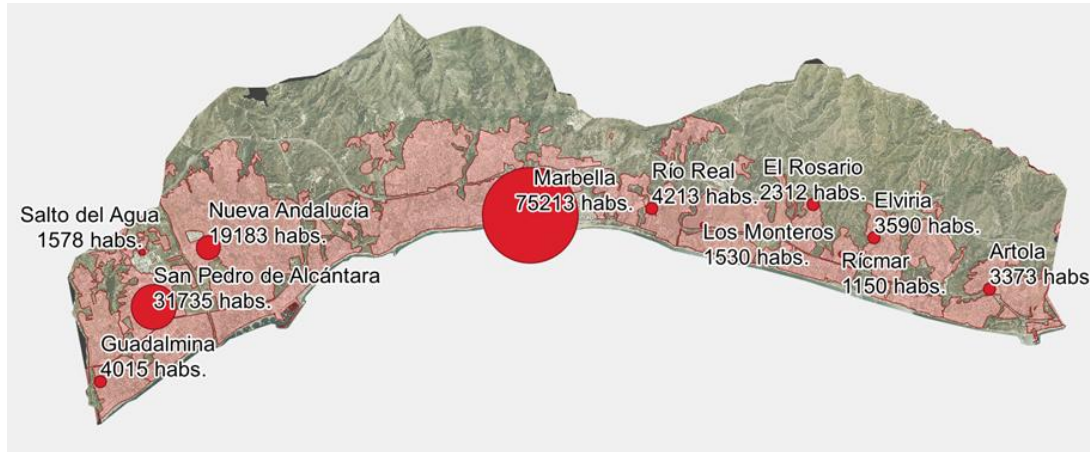


Ilustración 14: Distribución de la población por núcleo de población y delimitación de las zonas urbanas de Marbella en el año 2021. Fuente INE-IECA. Elaboración propia.

El espectacular desarrollo urbano de las zonas costeras andaluzas y en concreto de la zona de Málaga ha estado ligado al desarrollo turístico desde la década de los años 60. Esta situación ha generado una estructura urbana casi continua en el litoral caracterizada por una gran cantidad de centros urbanos con una tendencia expansiva, en torno a estos centros aparecen actividades vinculadas al turismo y que son el germen de la expansión urbana (actividad hotelera, servicios, construcción, etc.)

El elemento que vertebra, cohesiona, desarrolla y da continuidad las zonas urbanas al litoral es la red de comunicaciones. La ciudad se interpone entre los desarrollos más lineales y costeros de los sectores oriental y occidental.

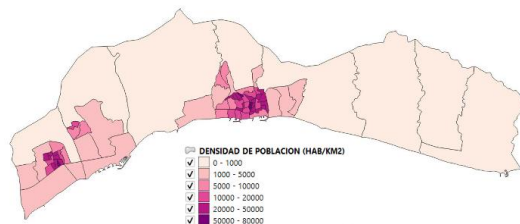


Ilustración 15: Densidad de población de las secciones censales de Marbella en el año 2021. Fuente INE. Elaboración propia.

La orografía de Marbella, al igual que la de muchos municipios costeros de Málaga, conjuntamente con el mencionado "boom turístico" ha condicionado el crecimiento poblacional y al desarrollo de los núcleos urbanos a lo largo de su franja costera. El municipio de Marbella está limitado hacia el norte por Sierra Blanca.

Este desarrollo urbano, lineal y continuo, ha condicionado la distribución de la población en estas zonas, que se densifica en los núcleos urbanos consolidados y con un volumen de población mayor. El resto de población fuera de esos núcleos es menor, aunque se ve incrementado sobremanera en épocas vacacionales.

La estructura de los núcleos poblacionales de Marbella ha crecido a la par que su población. Hasta los años 50 la población estaba circunscrita principalmente a los núcleos de San Pedro y Marbella, pero con el posterior boom turístico de los años 60 la población ha ido creciendo y se ha extendido a otras partes del territorio creándose nuevas zonas urbanas como es el caso de Nueva Andalucía. El crecimiento poblacional ha sido tal que Marbella a fecha de hoy se ha convertido en municipio de gran población, es el segundo municipio con más población de la costa Malagueña y de la Provincia de Málaga.

Si atendemos a la información procedente de las secciones censales, que ofrece un nivel de detallado de la distribución de la población en el territorio, observamos que las mayores densidades se encuentran en torno a los principales núcleos de población que son Marbella, San Pedro y Nueva Andalucía. Las densidades comprendidas entre 1.000 hab/km² y los 10.000 hab/km² abarcan amplias zonas periféricas en torno a los núcleos de población, a continuación de estas las densidades se incrementan a medida que nos acercamos al casco urbano alcanzando los 50.000 hab/km² hasta densidades cercanas a los 80.000 hab/km².

Como podemos observar las mayores densidades y por lo tanto la mayor concentración de la población se produce en las secciones de la mitad occidental de municipio, quedando la mitad oriental del municipio con una mayor dispersión poblacional debido a la ausencia de grandes núcleos poblacionales y una mayor cantidad de urbanizaciones con una distribución más homogénea, a excepción de las zonas con mayor relieve. Las secciones superiores a los 1.000 hab/km² engloban al 82 % de la población total del municipio.

Población actual y evolución de la población.

En este apartado se analizarán varios aspectos de la población actual, cuál ha sido su evolución y una comparativa con la población de otros municipios y el total provincial. Con estos datos podremos determinar el crecimiento de la población a lo largo de años y el estado en el que se encuentra actualmente. Mediante la comparativa con otros ámbitos territoriales obtendremos datos de su posición en el marco de la provincia y de la comarca en la que se ubica y que dinámicas ha seguido, así como su peso poblacional y densidad.

Según los datos del INE la población en Marbella a 1 de enero de 2021 es de 147.958 habitantes de los cuales 70.871 son hombres y 77.087 mujeres.

Núcleo	Total (%)	Hombres (%)	Mujeres (%)
Marbella	50,83	50,48	51,16
Artola	2,28	2,38	2,19
Elviria	2,43	2,45	2,41
Los Monteros	1,03	1,06	1,01
Ricamar	0,78	0,78	0,78
Río Real	2,85	2,9	2,8
El Rosario	1,56	1,54	1,58
Nueva Andalucía	12,97	13,19	12,76
Salto del Agua	1,07	1,13	1,01
San Pedro Alcántara	21,45	21,39	21,5
Guadalmina	2,71	2,64	2,78
Población en diseminados	0,04	0,05	0,04

Tabla 5: Distribución de la población por núcleos poblacionales y sexo en Marbella en el año 2021. Valores relativos. Fuente INE. Elaboración propia.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Como hemos mencionado anteriormente Marbella es uno de los municipios más importante de la provincia de Málaga, ya que supone un 8,72% de la población total, representa casi la décima parte de toda la población existente en la provincia de Málaga.

El 72,28% de la población de Marbella reside en los principales núcleos de población (Marbella y San Pedro), un 12,97% en Nueva Andalucía, el resto, un 14,75%, reside en diseminados y núcleos secundarios.

Del total de la población residente del municipio, los hombres suponen en 2021 el 47,90%, mientras que las mujeres constituyen el 52,10% de la población total. Son valores muy equilibrados, y mantienen cierto paralelismo con los valores de la población española, andaluza y malagueña, donde las mujeres son mayoría. La edad media de la población es de 41,02 años, similar a la alcanzada por la media de la población andaluza.

Edad	Total	Hombres	Mujeres
0-4	6216	3182	3034
5-9	7631	3767	3864
10-14	8935	4535	4400
15-19	8238	4148	4090
20-24	7777	3954	3823
25-29	8238	4054	4184
30-34	9253	4405	4848
35-39	11001	5131	5870
40-44	12781	6058	6723
45-49	13123	6372	6751
50-54	11990	5746	6244
55-59	10755	5015	5740
60-64	8999	4150	4849
65-69	7147	3394	3753
70-74	6129	2836	3293
75-79	4416	2069	2347
80-84	2881	1179	1702
85-89	1639	617	1022
90-94	615	201	414
95-99	152	47	105
100 y más	42	11	31

Tabla 6: Población de Marbella total por sexo y edad en el año 2021. Fuente: INE. Elaboración propia

En primer lugar, y haciendo un análisis histórico de la población de Marbella desde el año 1900 hasta el año 2021 por décadas observamos que hasta los años 60 la población de Marbella sufre pequeñas fluctuaciones. Desde principios de 1900 y hasta 1910, cuyos valores están en los máximos de la primera mitad, 10286 habitantes, se produce un pequeño incremento,

posteriormente, y como consecuencia de la guerra civil española cae hasta los valores más bajos del siglo XX, a continuación, y hasta los años 60 se recupera de una manera progresiva llegando a las 12069 habitantes. A partir de aquí y como consecuencia del “boom turístico” se produce un crecimiento exponencial en décadas posteriores, así en la década de los 80 la población ya se había elevado a 67822 habitantes, tendencia que parece continuar hasta 2011, 135124 habitantes, momento en el que se suaviza el ascenso hasta 2021.

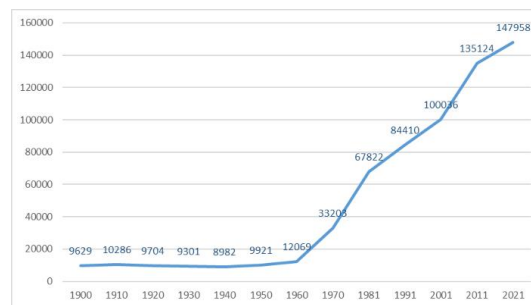


Ilustración 16: Evolución de la población de Marbella entre los años 1900 y 2021. Fuente: INE. Elaboración propia.

En relación a la reciente evolución de la población marbellí y según los datos publicados por el INE, a 1 de enero de 2021, el número de habitantes en Marbella apenas creció en 325 habitantes más que el en el año 2020, este inapreciable incremento poblacional parece guardar una relación directa con la pandemia del COVID entre los años 2020 y 2021.



Ilustración 17: Evolución de la población de Marbella entre los años 2010 y 2021. Fuente: INE. Elaboración propia.

Como podemos observar en este gráfico se puede ver la evolución de la población de Marbella en los últimos diez años. La población de Marbella ha experimentado un considerable incremento de su población desde el

año 2010 hasta el año 2013 en el que se produce el pico máximo de población (142.018 habitantes), al siguiente año se produce un drástico descenso para posteriormente alcanzar en 2018 números similares en 2013 (141.463 habitantes). Hasta el año 2020 se produce un crecimiento significativo que posteriormente se estanca hasta el año 2021 rompiendo esta dinámica de crecimiento de los tres años anteriores. Este incremento se traduce en un crecimiento relativo del 9,5% entre los años 2011 y 2021, algo menos del doble acontecido en su entorno provincial, que se limita al 6,32%. Esto ha supuesto un incremento medio de 1283,4 habitantes por año.

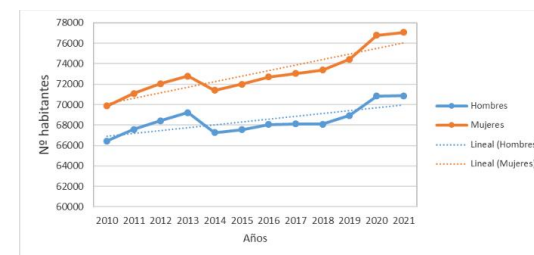


Ilustración 18: Evolución de la población de Marbella por sexo entre los años 2010 y 2021 (las líneas punteadas se refieren a una línea de tendencia lineal). Fuente: INE. Elaboración propia.

En cuanto a la evolución de la población por sexo podemos observar que existe cierta similitud hasta el año 2017, momento en el que podemos constatar que existe un ligero descenso de la población de hombres hasta 2018 que vuelve a retomar su ascenso hasta el 2020.

A continuación, se muestran de datos de la población entre 1900 y 2021 de Marbella con los municipios más representativos de la Costa del Sol, otros municipios representativos de la provincia de Málaga como son el municipio de Málaga en la costa, Ronda y Antequera en el interior con el objeto de realizar un análisis comparativo de la evolución poblacional.

Como podemos observar en este gráfico obtenido a partir de los valores relativos de la población, Marbella durante la primera mitad de siglo XX arroja valores negativos de crecimiento, posteriormente presenta un pico máximo de crecimiento del 175,11% en los años 60, solo superada por Benalmádena, cerca queda Fuengirola. Estos valores tan elevados son debidos al “boom turístico” de los años 60, posteriormente en la década del 2000 aparece un pequeño repunte que ya en la siguiente década tiende a bajar. Aunque en el caso de Benalmádena los crecimientos relativos superan a los de Marbella, los datos absolutos muestran cifras de población bastante superiores en el municipio marbellí.

Población estacional

La población vinculada a la actividad turística tiene un peso muy importante en la planificación urbanística de la ciudad el urbanismo pues se presupone una mayor demanda de servicio, dotaciones y de vivienda. Por ello, lejos de conocer la población empadronada, es necesario conocer de manera aproximada como fluctúa la población a lo largo de todo el año. Para conocer esta población estacional nos basamos en los residuos sólidos urbanos generados por persona y datos turísticos de ocupación.

En el siguiente gráfico se ha realizado una estimación de la población estacional a partir de los datos de los Residuos Sólidos Urbanos (RSU) por habitante, para el año 2019. En el podemos observar como el mes en el que hay menor población corresponde a febrero, en el que se estiman 146.706 habitantes, por otra parte, el pico máximo se da en agosto en la que casi se duplica la anterior cifra, estimándose 278.093 habitantes, lógico dada la gran afluencia turística de los meses estivales. La media anual de la población real estimada es de 195.416 habitantes, estos datos proceden de la Delegación de Limpieza del Ayto. de Marbella. La estimación de la media anual de la población turística se cifra en 16.350 habitantes, estos datos proceden de la Delegación de Turismo del Ayto. de Marbella, y la media anual poblacional correspondiente a la población que figura en el padrón municipal mas segunda residencia (estos últimos proceden de la Delegación de Turismo del Ayto. de Marbella) son de 179.065 habitantes

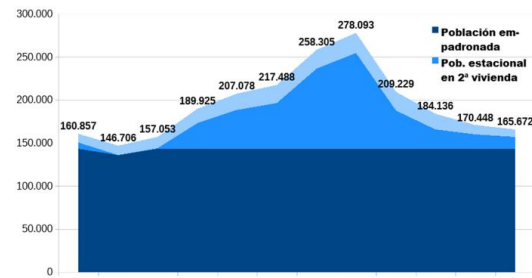


Ilustración 20: Estimación de la población por tipos según últimos datos disponibles (año 2019). Fuente INE, Ayto. de Marbella. Elaboración propia.

Movimiento de la población

Un aspecto importante de la población a analizar de cara a la planificación urbanística es el movimiento de la población. Hasta el momento hemos analizado la población en su totalidad y como esta ha evolucionado en el tiempo. Para poder explicar porque se producen estas cifras tenemos que analizar su movimiento mediante una serie de variables, bien sea por

causas naturales (nacimientos y defunciones), bien sea debida a migraciones (inmigración y emigración).

Movimiento natural de la población

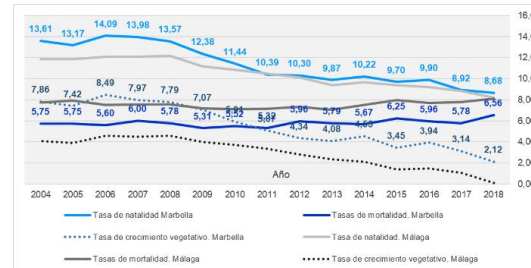


Ilustración 21: Movimientos naturales de la población en Marbella entre los años 2004 y 2018. Valores absolutos. Fuente: IECA. Elaboración propia.

En este apartado se van a analizar por un lado las entradas y salidas de la población debida a causas naturales mediante la tasa de crecimiento vegetativo (nacimientos-defunciones) que es un índice que nos dará en tantos por mil el crecimiento o decrecimiento de una población debido a estos factores.

Del anterior gráfico podemos observar como el crecimiento vegetativo del municipio arroja un saldo positivo durante todo el periodo analizado. Se observan dos tendencias, una positiva de 2004 a 2006, caracterizadas por unas altas tasas de natalidad, del orden del 14,09‰ y una negativa, a partir de 2007, donde la tasa de natalidad pasa de una cifra del 13,98‰ a una del 8,68‰ en el último año observado (2018).

En cualquier caso, en promedio y teniendo en cuenta los últimos cuatro años registrados (de 2013 a 2018) el municipio se caracteriza por unas tasas de natalidad ligeramente superiores a las alcanzadas por la media en el resto de municipios malagueños: un 9,29‰ frente a un 8,90‰ provincial. La tasa de mortalidad en cambio se sitúa en valores bastante inferiores en el municipio, (un 6,13‰ frente a un 7,90‰).

En general, los nacimientos siguen una tendencia decreciente muy acusada entre el periodo 2006 (pico máximo de crecimiento) a 2011, momento en el que parece que se empieza a estabilizar con un decrecimiento menos acusado hasta 2018 mientras las defunciones se mantienen constantes a lo largo de todo el periodo con un pequeño repunte en 2018. Como resultado, el crecimiento vegetativo a pesar de seguir contribuyendo positivamente en la dinámica poblacional marbellí, sigue una línea descendente, pasando de una tasa de crecimiento natural del 7,64‰ en 2004 a una del 2,12‰ en 2018.

Existen múltiples aspectos que se han relacionado tradicionalmente con la baja fecundidad generalizada en la mayoría de los países desarrollados. Destacan la crisis económica y, sobre todo, los cambios ideológicos y socioculturales, tales como el aumento del nivel educativo, la emancipación jurídica, el cambio del rol de la mujer en la sociedad y su incorporación al mercado laboral, la generalización del uso de métodos anticonceptivos, etc. A esto hay que añadir toda una serie de modificaciones producidas en la estructura familiar tradicional con una disminución de la nupcialidad, un retraso en la edad de formación de familias y un aumento de las uniones libres y del número de divorcios, que ha dado lugar a un número cada vez mayor de familias monoparentales o formadas por una sola persona en detrimento de las familias numerosas.

Movimientos migratorios. Población extranjera.

Los movimientos migratorios nos proporcionan datos las entradas y salidas de la población mediante el saldo migratorio (población inmigrante-población emigrante) que nos arrojará valores positivos en el caso de ser más la población inmigrante que la emigrante y valores negativos en el caso contrario.

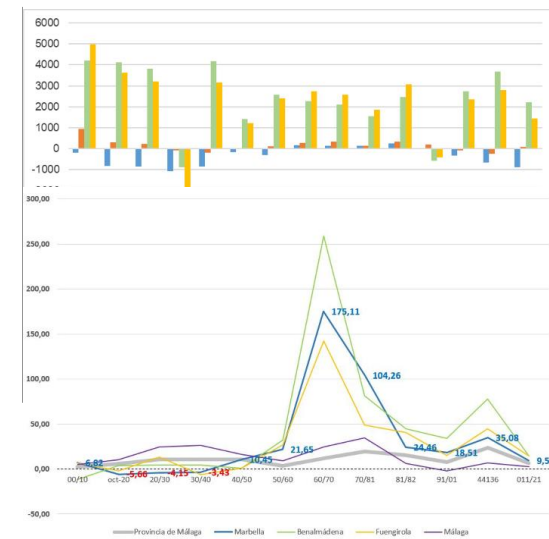


Ilustración 19: Evolución de la población de Marbella valores absolutos entre los años 1900 y 2021. Valores relativos. Fuente INE. Elaboración propia.

El saldo migratorio total (interno, externo y extranjeros) en Marbella presenta un balance general positivo durante el periodo 2004 - 2018, si bien con dos periodos diferenciados interrumpidos por dos años en negativo discontinuos en el tiempo. El saldo migratorio interno, externo y extranjeros se obtiene tras calcular la diferencia entre inmigrantes y emigrantes, refiriéndose en el primer caso, a las migraciones que se originan entre el municipio en cuestión y cualquier municipio de Andalucía; en el segundo, a las migraciones entre el municipio y cualquier municipio de España; y en el tercer caso, a las migraciones entre el municipio y cualquier país extranjero. Tal y como se ha anunciado presenta dos comportamientos diferenciados: el primero sigue una tendencia positiva con un mayor crecimiento entre los años 2004 y 2008, interrumpido en el año 2007 con un saldo negativo que se traducen en salidas de población; y el segundo desde 2009 hasta 2018 en el que se produce un incremento no tan pronunciado como en la etapa anterior pero con un saldo migratorio interno y externo levemente positivo entre los años 2011 y 2014, en el año 2015 se produce una pequeña interrupción en el crecimiento con un leve saldo negativo que se recupera con posterioridad en los tres últimos años con una tendencia positiva aunque con una tendencia en el último año en descenso.

El factor que más ha contribuido al crecimiento poblacional del municipio ha sido sin duda el saldo migratorio de los extranjeros, que ha supuesto la entrada de unos 35.882 inmigrantes, un 93,67% del total durante todo el periodo; si lo comparamos con el saldo migratorio interno los valores son negativos -5350, lo que nos indica una fuga de población hacia otras zonas de Andalucía, para el caso del saldo migratorio externo sucede lo contrario y el flujo es positivo 2426, un 6,33% sobre el total.

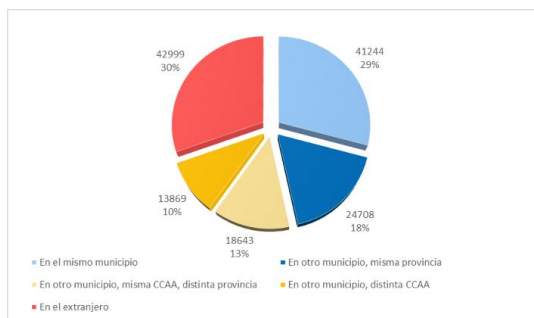


Ilustración 23: Relación entre residencia y lugar de nacimiento de la población residente en Marbella según últimos datos disponibles (año 2018). Valores absolutos y relativos. Fuente: IECA. Elaboración propia.

Los datos sobre la relación entre residencia y lugar de nacimiento de la población residente en Marbella para los últimos datos disponibles reflejan que algo más del 29% de sus habitantes han nacido en el mismo

municipio. Si a éstos se le suman los nacidos en la misma provincia y los nacidos en otras partes de Andalucía, el porcentaje se sitúa en el 69,6%. Si bien, lo más destacable y significativo es el porcentaje de residentes que han nacido en el extranjero, ligeramente superior al 30% (42.999 habitantes), levemente inferior que la media alcanzada por el resto de municipios malagueños (35,28%) y ligeramente superior a la del mismo municipio.

Dado el peso tan importante que la población extranjera tiene en el en el conjunto de la población Marbellí, pasaremos a analizar en detalle cuál es su distribución, proporción y origen.

	Ambos sexos	Ambos sexos (%)	Hombres	Hombres (%)	Mujeres	Mujeres (%)
Total	143386	100	68944	48,08	74442	51,92
Españoles	108133	75,41	52257	36,44	55876	38,97
Extranjeros	35253	24,59	16687	11,64	18566	12,95

Tabla 8: Población española y extranjera total y por sexo en Marbella según últimos datos disponibles (año 2019). Datos absolutos y datos relativos. Fuente: INE. Elaboración propia

El 25% de la población del municipio está formada por extranjeros, lo cual supone una cuarta parte de la población. Si analizamos su distribución por nacionalidades vemos que el 45% la forman países europeos cuyo principal atractivo son las condiciones climáticas locales y un menor coste de vida (mayoritariamente países del este, Reino Unido, Italia y Alemania), lo cual es comprensivo debido a la cercanía. En segundo lugar, quedarían los países de América, en el caso de los países de América del Sur una inmigración motivada por la búsqueda de empleo (mayoritariamente Colombia y Paraguay) con un 20% de población, seguidos estarían los países de África con un 16% de la población mayoritariamente población marroquí, que con 4575 efectivos es la nacionalidad con mayor número de población, la proximidad del continente africano justifica estos números, un 13% de la población extranjera. A continuación, estarían los países asiáticos que suponen un 10% de la población y que mayoritariamente proceden de china. Las migraciones de los tres últimos continentes, exceptuando los de América del Norte tienen origen en la búsqueda de empleo y mejora de la calidad de vida.

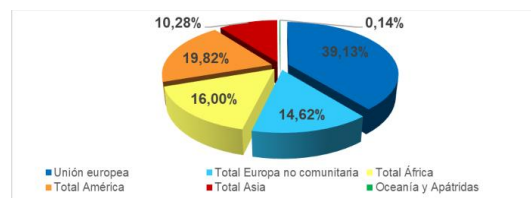


Ilustración 24: Población extranjera en Marbella según últimos datos disponibles (año 2019). Valores relativos. Fuente: INE. Elaboración propia.

Nacionalidad	Total	Hombres	Mujeres
Europa	18950	8899	10051
Unión europea	13795	6901	6894
Alemania	1454	693	761
Bulgaria	490	231	259
Francia	1048	532	516
Italia	1785	973	812
Polonia	315	122	193
Portugal	260	151	109
Reino Unido	3353	1782	1571
Rumania	1244	558	686
Total Europa no comunitaria	5155	1998	3157
Rusia	1997	722	1275
Ucrania	2389	887	1502
Total África	5641	3110	2531
Argelia	78	50	28
Marruecos	4575	2333	2242
Nigeria	63	32	31
Senegal	512	441	71
Total América	6986	2907	4079
Argentina	843	410	433
Bolivia	294	127	167
Brasil	634	182	452
Colombia	1234	525	709
Cuba	295	133	162
Chile	109	42	67
Ecuador	675	376	299
Paraguay	1213	440	773
Perú	113	37	76
República Dominicana	155	78	77
Uruguay	88	45	43
Venezuela	477	181	296
Total Asia	3625	1750	1875
China	897	458	439
Pakistán	76	63	13
Oceanía y Apátridas	51	21	30

Tabla 9: Población extranjera por país y sexo en Marbella según últimos datos disponibles (año 2019). Fuente: INE. Elaboración propia.

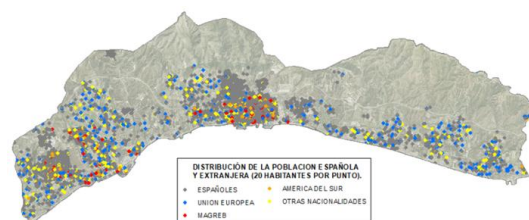


Ilustración 25: Distribución de la población española y extranjera en Marbella según últimos datos disponibles (año 2018). Fuente: IECA. Elaboración propia.

Estructura de la población

La estructura de la población nos permite conocer, a través de una herramienta clave, como son las pirámides poblacionales, como se distribuye la población en sus principales rangos de edades y nos permite el comprender determinadas dinámicas poblacionales, así como posibles tendencias. A continuación, se pasa a analizar mediante datos extraídos del INE referentes a grupos quinquenales de población por edad y sexo, la estructura de la población de Marbella en el año 2021. Estos datos se han comparado con los correspondientes a la provincia de Málaga, conformando la siguiente pirámide de población.

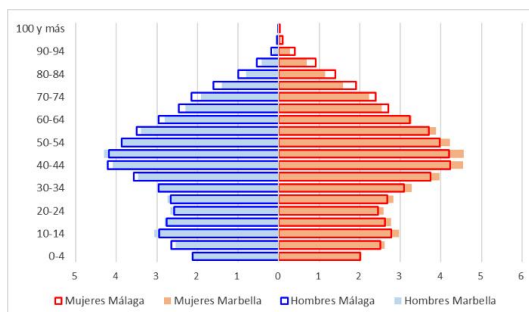


Ilustración 26: Pirámide poblacional comparativa de Marbella con la provincia de Málaga en el año 2021. Fuente: INE. Elaboración propia.

La pirámide de población de Marbella comparte similitudes con la situación promedio alcanzada en su entorno provincial. Como podemos observar ambas tienen forma de bulbo, de ahí deducimos que son regresivas. Estas pautas son acordes con la línea de la tendencia española actual, marcada por el aumento poblacional del periodo comprendido entre los años 1950 - 1970, el aumento de la esperanza de vida, la

componente migratoria y por el descenso y control paulatino de la natalidad a partir de los años 80.

Entrando en detalle podemos observar que en ambas pirámides los grupos de edades más jóvenes situados en la base son sensiblemente menores (aunque observamos un pequeño repunte de las edades comprendidas entre los 4 y los 14 años en Marbella y un estancamiento en el entorno provincial) en número que los que se encuentran en el cuerpo central, que representan a la población adulta con un mayor número (entre los 40 y 55 años), en el caso de Marbella el incremento poblacional para este rango de edades es mayor que el del entorno provincial. En la cúspide observamos un número de ancianos normal que se incrementa sensiblemente en el entorno provincial en los que la esperanza de vida es elevada propiciada por una mejor calidad y nivel de vida. Tras este análisis deducimos que las tasas de mortalidad llevan más tiempo controladas mientras que la natalidad ha experimentado un considerable descenso. En general la población tiene un crecimiento natural reducido.

Tras este análisis deducimos que los porcentajes de uno y otro espacio territorial proporcionan pirámides de población con bases reducidas, propias de sociedades avanzadas donde se comienza a denotar en gran medida el envejecimiento paulatino de la población con un incremento de ancianos y un descenso en los nacimientos como consecuencia del control de las tasas de mortalidad y un considerable descenso en las tasas de natalidad propiciado por la incorporación de la mujer al mercado laboral y los elevados costes que suponen tener hijos con un mayor nivel de vida. Todo ello se traduce en dificultades para asentar un relevo generacional. Esta característica se agudiza en el entorno provincial, que presenta una población más envejecida, como así se refleja de la mayor proporción de población en las cohortes de edad que superan los 64 años.

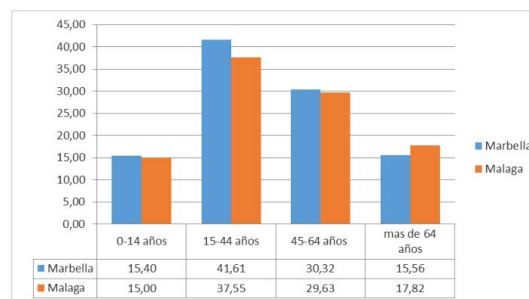


Ilustración 27: Población por grandes grupos de edad por ámbitos en el año 2021. Valores relativos. Fuente de datos INE. Elaboración propia.

Se deriva que, en el municipio, y con respecto a su entorno provincial, se registra un mayor porcentaje de población joven y en edad de trabajar, así

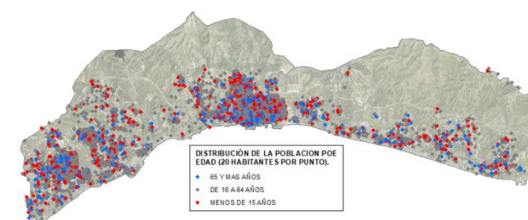


Ilustración 28: Distribución de la población española por grupos de edad en Marbella según últimos datos disponibles (año 2018). Fuente: IECA. Elaboración propia.

como un menor porcentaje de población anciana. Se puede afirmar que Marbella cuenta con una estructura de población más joven que la media de municipios de la provincia de Málaga.

Centros educativos y nivel de formación

Centros educativos

Para el año 2020, según los datos de la Consejería de educación de la Junta de Andalucía los centros educativos son los que se relacionan a continuación.

- Educación Infantil: se imparte en 47 centros (23 privados y 24 públicos). 18 de estos centros imparten infantil como único tipo de enseñanza, mientras que los 29 restantes imparten más ciclos educativos.

- Educación Primaria: está disponible en 30 centros, de los cuales 21 son públicos y 9 privados. 22 de estos centros no imparte enseñanzas superiores, mientras que 8 imparten también secundaria.

- Educación secundaria: 22 centros imparten este ciclo educativo. 9 son centros privados, frente a los 13 públicos. Por otro lado, 9 centros no ofrecen bachillerato, mientras que 13 sí que ofrecen en este nivel formativo.

- Bachillerato: La formación previa a la universidad se ofrece en 13 centros, de los cuales 5 son privados y 8 son públicos. En los públicos además se ofrece algún otro tipo de educación (formación profesional de grado medio o superior).

- Educación especial: 28 centros ofrecen algún tipo de Educación Especial (5 privados y 23 públicos). Este tipo de educación está presente sobre todo en C.E.I.P. (21 centros). También se ofrece en 2 Institutos, y en 4 centros Docentes Privados y en un Centro Docente Privado de Educación Especial.

- Educación para adultos: sólo se imparte en 4 centros públicos. 2 de estos centros son específicos para este tipo de enseñanza, mientras que los otros 2 son institutos.

- Formación profesional: los 8 institutos de Marbella ofrecen algún tipo de educación en Formación profesional de Grado Medio, mientras que la de Grado Superior sólo está presente en 7. También son 7 los centros que ofrecen Programas de Cualificación de Profesión Inicial (6 Institutos y 1 Centro Privado de Educación Especial).

Nivel de formación

Para poder determinar el nivel formativo utilizamos la cantidad de alumnos matriculados en cada ciclo formativo, ello nos dará una visión de aquellos ciclos formativos más representativos en el municipio de Marbella.

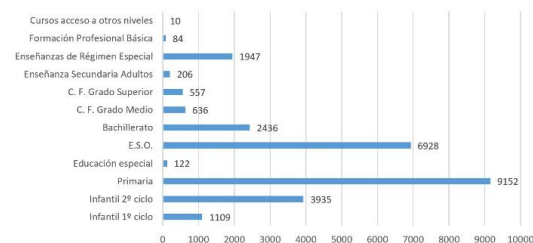


Ilustración 29: Alumnos matriculados en Marbella por grado formativo en el curso 2019-2020. Fuente de datos IECA. Elaboración propia.

Proyección de la población

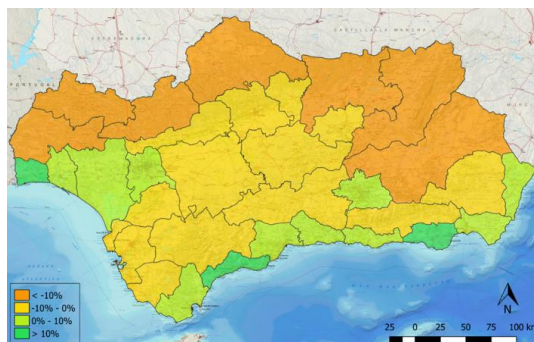


Ilustración 30: Incremento de la población proyectada en Andalucía entre los años 2016 y 2040. Fuente: IECA.

La situación actual de la población y su proyección futura es una herramienta fundamental en la de planificación urbana pues nos permite conocer como podrían ser los crecimientos de la población y por lo tanto

como se debe adaptar el territorio a la población (viviendas, comercio, industria, infraestructuras, servicios básicos, etc.)

Como podemos observar en el presente mapa, las zonas en las que más crecimiento demográfico habrá se corresponde con las zonas costeras vinculadas a la actividad turística de las grandes ciudades dentro de la que se incluye Marbella. En 2040 habrá 190.000 residentes más, esto supone más del 40% de la población de Andalucía. Por contraposición los ámbitos de sierra experimentarán un retroceso, se estima que disminuirán en 62.000 personas, suponiendo un peso relativo del 16%. Otro de los ámbitos que también crecerá y en el cual se distribuirá gran parte de la población es el Valle del Guadalquivir, con un 43% de la población. Se mantendrá también el mayor dinamismo de las áreas metropolitanas frente a las respectivas capitales de provincia. Así, la población residente en las capitales andaluzas disminuirá en conjunto en 62 mil personas. En contraste, los demás municipios de los Centros Regionales ganarán 144 mil habitantes, incrementando su población de manera significativa.

En este sentido la Costa del Sol, dentro de donde se encuentra Marbella, es conjuntamente con otras zonas costeras de Andalucía de las que se prevé un mayor crecimiento poblacional.

Evolución (miles) y distribución (%) de la población proyectada. Distintas desagregaciones								
	2016		2020		2030		2040	
	Miles	%	Miles	%	Miles	%	Miles	%
Desagregación por Dominios Territoriales								
Litoral	3.262,5	38,8	3.310,7	39,3	3.396,1	40,3	3.452,8	40,9
Sierra Morena-Los Pedroches	232,3	2,8	225,3	2,7	212,5	2,5	203,6	2,4
Sierras y Valles Béticos	1.400,6	16,7	1.386,3	16,5	1.357,0	16,1	1.338,1	15,8
Valle del Guadalquivir	3.508,4	41,7	3.499,1	41,6	3.470,6	41,1	3.451,1	40,9
Desagregación por Tipo de Unidad Territorial								
Ciudades Medias Interior	1.979,2	23,6	1.957,0	23,2	1.908,4	22,6	1.871,0	22,2
Ciudades Medias Litoral	1.338,2	15,9	1.368,8	16,3	1.423,8	16,9	1.459,9	17,3
Centros Regionales	4.688,5	55,8	4.711,7	55,9	4.744,7	56,2	4.770,3	56,5
Centros Rurales	397,8	4,7	383,8	4,6	359,3	4,3	344,5	4,1
Desagregación por Tamaño del Municipio								
Más de 500 mil	1.257,8	15,0	1.256,9	14,9	1.250,4	14,8	1.247,5	14,8
Entre 100 mil y 500 mil	1.740,4	20,7	1.737,8	20,6	1.728,3	20,5	1.722,8	20,4
Entre 20 mil y 100 mil	2.740,9	32,6	2.776,7	33,0	2.839,8	33,7	2.879,6	34,1
Entre 10 mil y 20 mil	1.028,2	12,2	1.033,7	12,3	1.043,3	12,4	1.050,8	12,4
Menos de 10 mil	1.636,4	19,5	1.616,3	19,2	1.574,3	18,7	1.544,8	18,3
Desagregación por capitalidad								
Capitales de provincia	2.390,9	28,5	2.379,6	28,3	2.349,0	27,8	2.328,5	27,6
Resto de municipios	6.012,8	71,5	6.041,7	71,7	6.087,1	72,2	6.117,1	72,4

Ilustración 31: Evolución y distribución de la población proyectada en Andalucía entre los años 2016 y 2040. Fuente: IECA.

Los mayores incrementos de población se esperan en municipios de un tamaño intermedio, entre 10 mil y 100 mil habitantes, en los que ya reside casi la mitad de la población andaluza. En 2040 los municipios entre 10 y 100 mil habitantes contarán con 161 mil habitantes adicionales. Muchos de estos municipios se encuentran precisamente en las áreas que ya se han

identificado como más dinámicas: el litoral andaluz y las áreas metropolitanas de las grandes ciudades.

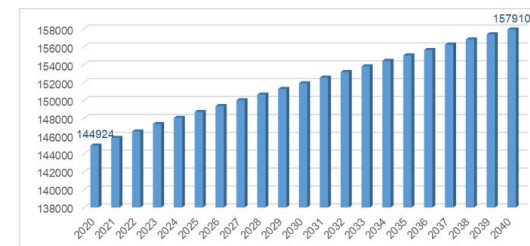


Ilustración 32: Evolución de la población proyectada en Marbella entre los años 2016 y 2040. Datos absolutos. Fuente: IECA. Elaboración propia.

Según el estudio elaborado por la junta de Andalucía para la proyección de la población entre los años 2016 y 2040 en el que, para su consecución, se tienen en cuantas variables poblacionales tales como nacimientos, defunciones e inmigraciones y otros datos del municipio, podemos observar que se producirá un crecimiento positivo gradual de la población entre los años 2020 y 2040. Pasaríamos de los 144.924 habitantes en el 2020 a los 157.910 en 2040. El incremento sería de 12.986 personas, esto supone un crecimiento relativo del 8,96%, quedando por encima del 6,11% del periodo comprendido entre 2011 y 2019.

3.2.- SOCIOECONOMÍA

Introducción

Otro de los factores de peso a tener en cuenta en la planificación urbana es la economía de un territorio y su población, y ver cuál es su dinámica. La economía es el motor de un territorio y condiciona su estructura. En Marbella a partir de los años 60 con la llegada del boom del turismo se establece un modelo económico centrado en el sector servicios que sigue vigente hasta nuestros días, modelo que ha propiciado un auge del sector de la construcción con la consecuente construcción de viviendas y complejos turísticos.

La estructura de este anexo se divide en varios apartados en los que se analizarán aspectos tan relevantes para la caracterización socioeconómica como son los datos relativos al nivel económico, formativo y sociocultural de los habitantes, también principales sectores económicos y su actividad (agricultura y pesca, industria, construcción y servicios, haciendo especial hincapié en estos últimos), así como el tejido productivo, el mercado laboral y grado de actividad.

Nivel económico de la población

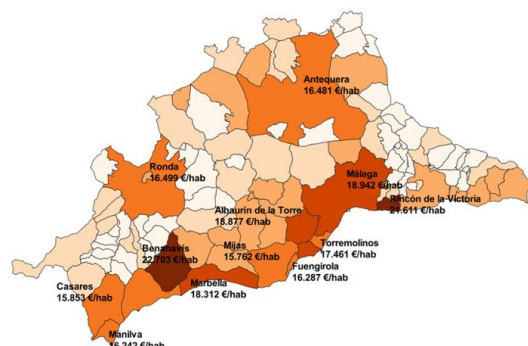


Ilustración 33: Renta neta media declarada en Málaga según últimos datos disponibles (año 2017). Fuente: IECA. Elaboración propia.

Uno de los principales índices para determinar el estado de la economía de un territorio es la renta de las personas que lo habita, este dato nos permite determinar la capacidad adquisitiva de sus habitantes y la riqueza del territorio. Marbella en el año 2017 posee una renta media declarada de 18312 €/hab, que es de las mayores de la provincia de Málaga. En una escala de valores a nivel provincial quedaría situada en la quinta posición. Por el contrario, en comparación con el resto de Andalucía está en una posición bastante alejada y ocupa el puesto 43. Si hacemos una comparativa con el resto de municipios de la provincia de Málaga podemos observar que Málaga, Benalmádena y Alhaurín de la Torre también superan los 18000 € por habitante; por encima y con valores superiores a 20000€/hab están los municipios de Benahavís y Rincón de la Victoria.

Sectores de actividad de la economía de Marbella.

ECONOMIA	
Agricultura	
Cultivos herbáceos. 2020	
Superficie	42 Has
Principal cultivo de regadío	Calabaza y calabacín
Principal cultivo de regadío: Has	22
Principal cultivo de secano	-
Principal cultivo de secano: Has	1
Cultivos leñosos. 2018	
Superficie	64 Has
Principal cultivo de regadío	Naranja

Principal cultivo de regadío: Has	11
Principal cultivo de secano	Olivar aceituna de mesa
Principal cultivo de secano: Has	13
Establecimientos con actividad económica. 2020	
Sin asalariados	12604
Hasta 5 asalariados	6850
Entre 6 y 19 asalariados	1459
De 20 y más asalariados	427
Total establecimientos	21340
Transportes	
Vehículos turismos. 2021	86850
Autorizaciones de transporte: taxis. 2017	277
Autorizaciones de transporte: mercancías. 2017	445
Autorizaciones de transporte: viajeros. 2017	399
Vehículos matriculados. 2020	4132
Vehículos turismos matriculados. 2020	2607
Turismo.	
Hoteles. 2021	55
Hostales y pensiones. 2021	29
Plazas en hoteles. 2021	14679
Plazas en hostales y pensiones. 2021	899
Establecimientos por principales actividades económicas. 2020	
Sección G. Comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos de motor	4553
Sección F. Construcción	3529
Sección I. Hostelería	2001
Sección L. Actividades inmobiliarias	2840
Sección M. Actividades profesionales, científicas y técnicas	2655
Otros indicadores	
Oficinas de entidades de crédito. 2021	63
Consumo de energía eléctrica (Endesa). 2020	747205
Consumo de energía eléctrica residencial (Endesa). 2020	435021

Tabla 10: Principales datos económicos de Marbella. Fichas municipales. Año 2021 Fuente: IECA. Elaboración propia.

La estructura económica de Marbella se basa principalmente en el turismo y el comercio, por lo que el sector servicios sería uno de los predominantes. Una de las principales características del turismo es que se mantiene en un nivel alto durante casi todo el año y que se ve incrementado notablemente en los meses estivales en los que la población se incrementa exponencialmente. La benignidad del clima propiciada por factores geográficos hace que sea un lugar idóneo, con unas condiciones excepcionales para vivir que constituyen el motivo principal de la afluencia turística.

El sector agrícola tiene un escaso peso en la economía de Marbella, con 106 has. tan solo representa el 1,07% del territorio ocupado siendo los más relevantes los cultivos de calabacín, calabaza, naranjos y aceitunas de mesa los cultivos más representativos.

En el caso del sector ganadero, al igual que el sector pesquero, los datos arrojan valores similares a los del sector agrícola, incluso con menor repercusión. En la actualidad existen pocas explotaciones ganaderas y la superficie dedicada a tal efecto es poco representativa.

Empresas por sector de privacidad

Si comparamos la distribución en porcentajes de las empresas por sector entre Marbella y Málaga para el año 2018 podemos observar que respecto al sector servicios presenta valores ligeramente superiores, un 45% frente a un 37% por lo que estaría por encima de la media. Por el contrario, en la que respecta al sector comercial Marbella estaría con el 19% frente al 25% de la media provincial quedando por debajo de la media. Si bien es cierto que existe un mayor porcentaje respecto al sector de la construcción, un 16% en Marbella frente a un 13% en Málaga al igual que en transporte y almacenamiento, en el que Marbella está por encima de la media provincial, un 5% frente a un 3%. Respecto al sector del turismo los datos de ambos ámbitos son similares en datos relativos con un 11% cada uno. En el sector industrial Marbella se sitúa por debajo de la media, un 3% frente a un 5%. Por último, los sectores de banca e información y telecomunicaciones se registran los menores porcentajes para Marbella y Málaga y sus valores son similares. En conclusión y si nos basamos en estos datos observamos que el sector servicios conjuntamente con la construcción y el comercio y el turismo posee los valores más elevados y suponen más del 83% de las empresas existentes en el municipio.

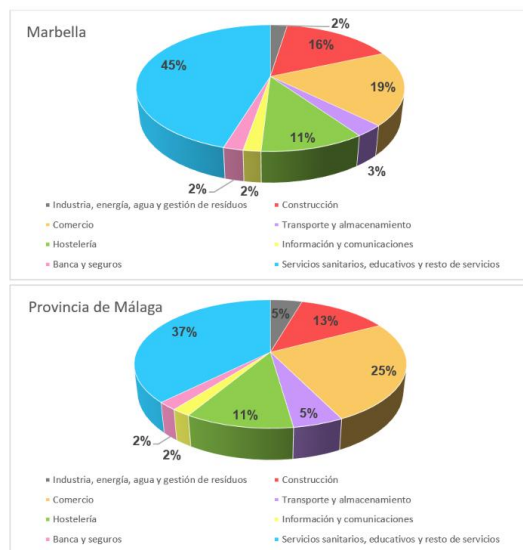


Ilustración 34: Empresas por sector. Comparativa entre Marbella y la provincia de Málaga según últimos datos disponibles (año 2018). Datos relativos. Fuente: IECA. Elaboración propia.

Distribución de los trabajadores por sector de actividad

En relación a la distribución de los trabajadores por sector de actividad nos apoyaremos en los datos suministrados por el Instituto Nacional de la Seguridad Social en 2019. Como podemos observar el 80% de los trabajadores están vinculados al sector servicios que es el que más peso tiene en la economía. Los otros sectores tienen un porcentaje bastante más reducido. De todo ese porcentaje de trabajadores un 19,3 % son trabajadores autónomos de lo que deducimos la importancia de este sector en el desarrollo económico.

Sectores	Núm. De trabajadores en 2019	%
Agricultura	40018	6,6
Industria	32923	5,5
Construcción	49606	8,2
Servicios	479556	79,6
No consta	393	0,1
Total	602382	100
Autónomos	116210	19,3

Tabla 11: Afiliaciones en la Seguridad social por sector en Marbella según últimos datos disponibles (año 2019). Datos absolutos y datos relativos. Fuente: IECA. Elaboración propia.

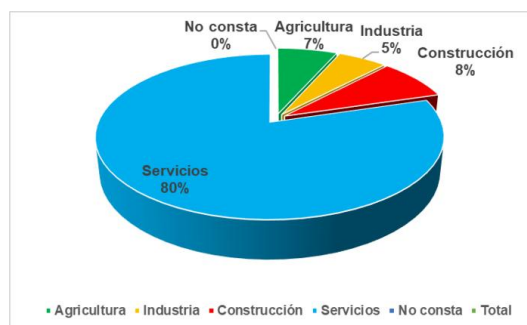


Ilustración 35: Afiliaciones en la Seguridad social por sector en Marbella según últimos datos disponibles (año 2019). Datos relativos. Fuente: IECA. Elaboración propia.

Establecimientos por sector de actividad

Si analizamos la cantidad de establecimientos por grupos principales podemos observar claramente que los sectores con más peso se concentran en los establecimientos comerciales con 4340 efectivos, que es el 46,81% sobre el total de actividades, el sector constructivo y la hostelería con 3046 y 2009 (15,47% y 10,20%) efectivos respectivamente tienen un gran peso. Por último, con menor número de establecimientos quedarían los sectores del transporte y almacenamiento con 538 efectivos que representan el 2,73%, el sector de la banca y seguros con 479 efectivos, un 2,43% y el sector industrial en el que destaca la industria manufacturera con un total de 442 efectivos, esto con un peso relativo sobre el total del 2,24%.

Para el caso de los establecimientos existe un peso bastante importante de los que están regentados por autónomos, con 10291, esto supone 55,15%

sobre el total, el restante se distribuye en establecimientos que poseen al menos 5 o más trabajadores.

Respecto al sector financiero, otro dato en el que nos podemos fijar para ver determinar el desarrollo económico es la cantidad de sucursales bancarias en este sentido Marbella posee 84 entidades crediticias que dotan al territorio de una capacidad financiera bastante robusta.

El sector turístico

Un factor clave en el desarrollo de la economía marbellí es el sector turístico que se vincula de manera casi de manera intrínseca al sector de la construcción (elevado grado de urbanización), y como hemos podido observar posee valores muy elevados en cuanto al número de empresas respecta.

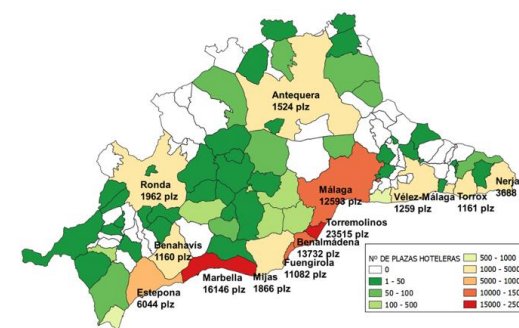


Ilustración 36: Número de plazas hoteleras en la provincia de Málaga según últimos datos disponibles (año 2019). Fuente: IECA. Elaboración propia.

Marbella, que forma parte del arco de municipios de la Costa del Sol Occidental es uno de los que tiene mayor atracción turística hasta el punto de formar parte de las zonas de mayor atracción comercial de esta zona de la costa malagueña. Su clima ha propiciado que muchas personas elijan Marbella como principal destino turístico, situándose de esta manera a la vanguardia dentro de ese sector, como hemos podido observar con anterioridad. Entrando en mayor detalle Marbella se sitúa en la segunda posición en lo que a plazas hoteleras respecta, con 16146 plazas hoteleras, tan solo superada por Torremolinos con 23515 plazas hoteleras. Esto se traduce en una elevada capacidad para acoger turistas, atrayendo a todo tipo de empresas vinculadas a este sector (turoperadores, constructoras, inmobiliarias, entidades de crédito, comercios, etc.) y por ende en un incremento de ingresos tanto en a la administración local como a la población, entre otras. Y dando lugar unos niveles de renta familiar elevados.

Si hacemos un análisis de la evolución de este sector los 20 últimos años podemos observar una clara hegemonía de Torremolinos desde el principio que ha evolucionado desde los 17618 hasta los 23515 en 2019, en segundo lugar, queda Marbella que hasta el año 97 tiene un crecimiento bastante importante desde las 9815 plazas en 1990 hasta las 13837 plazas, posteriormente sufre un leve descenso para alcanzar un incremento de hasta 16822 plazas en la actualidad, por lo que tiende a estabilizarse. Benalmádena, que empezó con menos plazas que Marbella, ha evolucionado hasta situarse muy cerca, de 7535 plazas en 1990 hasta 13732 plazas, al igual que Málaga capital de 13170 plazas hasta 12593 plazas, por el contrario, y en último lugar queda Fuengirola, que tras experimentar un fuerte incremento hasta las 7753 plazas hasta 2009, en la última década ha tendido a la baja hasta la actualidad con 6044 plazas. Con estos datos deducimos que Marbella experimenta un crecimiento de más del 50% de su oferta respecto a 1990 de plazas hoteleras, incluso por encima de Málaga capital.

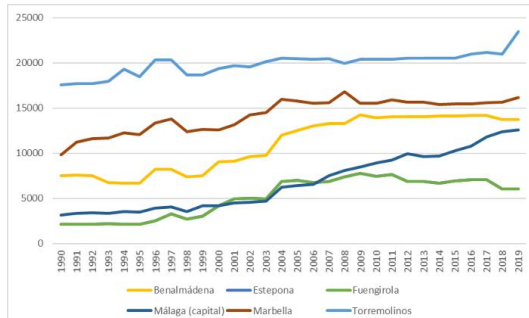


Ilustración 37: Evolución de las plazas hoteleras de los municipios más representativos de la Costa del Sol entre los años 1990 y 2019. Fuente: IECA. Elaboración propia.

Esto nos lleva a pensar en el gran peso de este sector y de este municipio en concreto en la economía de Málaga.

El sector de la construcción

Al igual que en el caso del sector turístico la construcción ha experimentado un gran auge. Un índice bastante representativo respecto al estado de este sector son el número de transacciones inmobiliarias por año y para poder hacer un análisis objetivo haremos una evolución en los últimos 14 años comparando los datos de Marbella con la provincia de Málaga en términos relativos.

Para el análisis hemos tomado valores relativos y realizado una división en tres periodos entre 2004 y 2018 que representan cambios en los datos bastante significativos. Como podemos observar en el gráfico, el primer

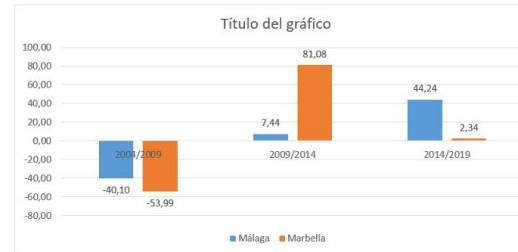
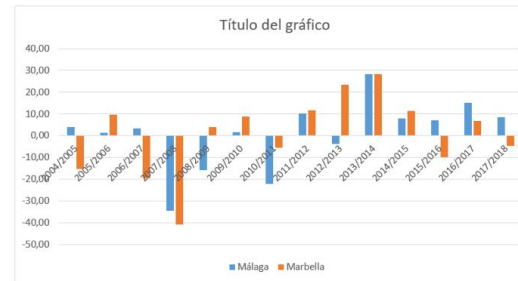


Ilustración 38: Evolución y comparativa de las transacciones inmobiliarias entre Marbella y la provincia de Málaga entre los años 2004 y 2018. Por años (gráfica superior) y Por periodos (gráfica inferior). Valores relativos. Fuente: IECA. Elaboración propia.

periodo viene marcado por decrecimiento de las transacciones generalizada en toda la provincia, en este caso Marbella arroja un decrecimiento superior al 50% estando por debajo de la media respecto a la provincia de Málaga con un valor del 40,10%. Estos datos tan negativos vienen determinados por la crisis inmobiliaria de 2008 que hizo que las ventas cayeran en picado y que el sector de la construcción. Posteriormente ya en el siguiente periodo 2009 – 2014 y tras una recuperación económica bastante importante los precios de las viviendas empezaron a recuperar se experimentando un crecimiento bastante importante del 81%, estando bastante por encima de la media del conjunto provincial que solo alcanzaría un crecimiento del 7,44%. Esto se traduce en un crecimiento económico de gran envergadura para el municipio pues el mercado de la vivienda es una fuente de ingresos realmente importante. En el último periodo por el contrario desciende al 2,34% quedando bastante por debajo de la Provincia de Málaga por lo que podemos observar una desaceleración y una tendencia al estancamiento.

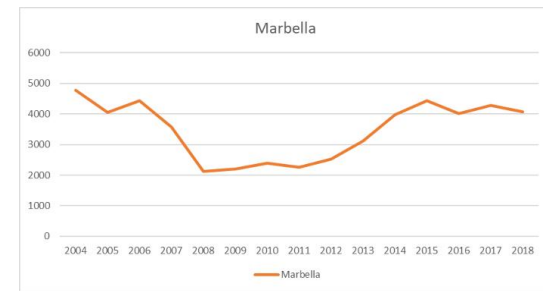


Ilustración 39: Evolución de las transacciones inmobiliarias en Marbella entre los años 2004 y 2018. Datos absolutos. Fuente: IECA. Elaboración propia.

Otros indicadores económicos

El parque automovilístico también tiene un peso bastante importante a la hora de determinar el grado de desarrollo económico de un territorio, Marbella tiene un parque automovilístico de 85035 vehículos, si comparamos este dato con los habitantes que tiene Marbella llegamos a la conclusión que habría 0,6 coches por cada habitante en el año 2018, lo cual es valor bastante elevado, si extrapolamos esto a nivel familiar llegaríamos que habría entre uno y dos coches por cada familia, esto denota el poder adquisitivo de los habitantes.

El consumo eléctrico en el año 2017 de Marbella es de 857900 Kw, si lo comparamos con las zonas residenciales 457514kw este dato supone un 53,32 sobre el consumo total lo que nos indica un consumo bastante significativo y nos da entender que existe un elevado grado de consolidación a nivel residencial de la población.

Respecto a la forma jurídica para el año 2018 los porcentajes en su gran mayoría se reparten entre las empresas con personas físicas (autónomos) y las empresas con sociedad limitada, los datos son de un 42% frente a un 52%, tan solo el 2% se corresponde con sociedades anónimas, el resto se sitúan por debajo del 2%. Si comparamos estos datos con el conjunto provincial las empresas con personas físicas se sitúan por debajo de la media provincial, que está en torno al 57%, todo lo contrario, sucede con las sociedades limitadas en el que queda por encima de la media provincial que está en torno a 36%.

Mercado laboral

En este epígrafe trataremos varios aspectos relativos al mercado laboral para mostrar una fotografía de cómo se encuentra, cual ha sido la evolución y que datos tenemos hasta el momento.

Población empleada. Contratos

Uno de las principales variables para medir la población empleada, es el de trabajadores que se encuentran activos y cuales, en situación de desempleo, ese es uno de los principales barómetros para medir la salud económica. En este sentido hay que tener en cuenta que la población a considerar es la de los mayores de 16 años incluida esta.

Si atendemos a los contratos por edad y sexo en la población de Marbella para el año 2019 observamos que en el primer rango de edades son bastantes similares, los porcentajes para hombres y mujeres son del 18,83% y 18,02% respectivamente, el mayor número de contratos se produce en el rango de edades comprendido entre los 30 y los 44 años, en el que el porcentaje de hombres es de 22,35% del total frente al 18,54% sobre el total. En último lugar la franja que va entre los 45 y más años hay una diferencia de 4 puntos porcentuales parecida la anterior 12,39% de hombres frente al 9,87 de mujeres. En total es de un 53,57 % de contratos en hombres frente al 46,43 de mujeres esto se traduce a una mayoría del sexo masculino en el ámbito laboral con una diferencia porcentual de 7 puntos.

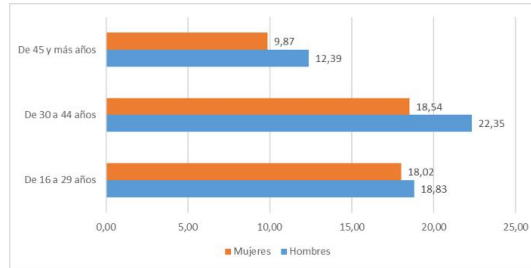


Ilustración 40: Contratos por sexo y edad en Marbella según últimos datos disponibles (año 2019). Valores relativos. Fuente: IECA. Elaboración propia.

El 90% de los contratos son contratos eventuales. Esto tiene su explicación porque la mayoría de los contratos están vinculados a la época estival periodo en el que hay una afluencia masiva en el sector servicios (hostelería, comercios, etc) y se incrementan este tipo de contratos que posteriormente desciende como producto del cese del periodo vacacional. Por el contrario, solo existe un 10 % de contratos indefinidos que se mantienen a lo largo de todo el año.

En lo que respecta a su distribución de contratos por los principales sectores de actividad tenemos que en Marbella el 87% de los contratos pertenecen al sector servicios quedando bastantes puntos por encima de la media provincial que se sitúa en un 74%, eso nos indica la elevada dependencia y vinculación del municipio con el sector servicios, los contratos vinculados al sector de la construcción son de un 11%, frente a los 9% de la provincia de Málaga quedando también por encima. Por el

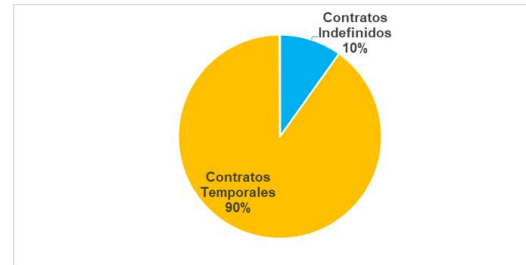


Ilustración 41: Tipos de contratos en Marbella según últimos datos disponibles (año 2019). Valores relativos. Fuente: IECA. Elaboración propia.

contrario, el sector de la pesca, con un valor inferior al 1%, es meramente representativo y se aleja del 12% de la media provincial, también la industria tiene escaso peso con un 2% de los contratos frente al 5% de la provincia de Málaga.

Población desempleada. Datos de paro

Un aspecto de bastante peso respecto al mercado laboral la hora de analizar la economía de un territorio son los datos referentes al paro, en este apartado se van analizar varias variables entorno esta temática.

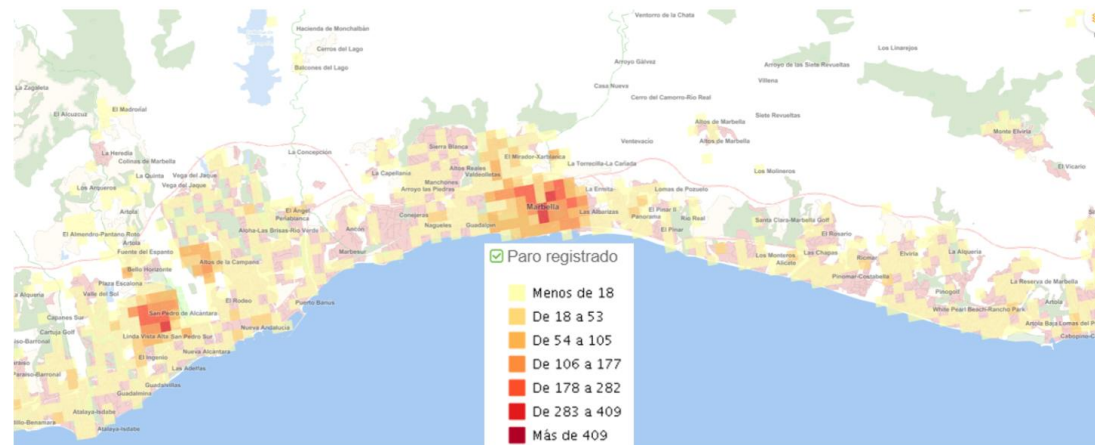


Ilustración 43: Distribución del paro registrado en Marbella según últimos datos disponibles (año 2018). Datos relativos. Fuente: IECA. Elaboración propia.

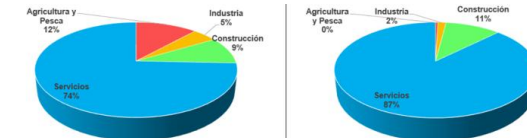


Ilustración 42: Comparativa de los contratos por sector entre Marbella y la provincia de Málaga según últimos datos disponibles (año 2019). Datos relativos. Fuente: IECA. Elaboración propia.

Evolución de los últimos 20 años, distribución (mapas), por sector, por edades y sexo.

Observando la distribución de la población en una malla de 250m x 250m comprobamos que la concentración superior a los 100 habitantes aproximadamente se circunscribe a los principales núcleos de población que son Marbella y San Pedro, también, al noreste de San Pedro hay una ligera concentración en la zona de la campana, el resto presenta en su gran mayoría valores inferiores a los 18 habitantes por cuadrícula y se corresponde con una mayor dispersión de la población.

Los datos de parados en relación al total de la población en Marbella para el año 2019 son de 12.220 parados de los cuales 7072 son mujeres y 5148 hombres, esto datos suponen un 12,4% sobre la población activa, en términos relativos estamos hablando de un 59,55% de mujeres frente a un 40,5 % de hombres. Los mayores valores se distribuyen en la población mayor de 25 años con 11329 personas paradas, quedando estos niveles por debajo de la media provincial que se sitúa en un 13,9%. Si hacemos una comparativa respecto al año anterior comprobamos que se produce un descenso en 0,4 puntos porcentuales que se traduce en una bajada del nivel de paro con respecto a 2018.

Parados sobre la población de 16 a 64 años (%)

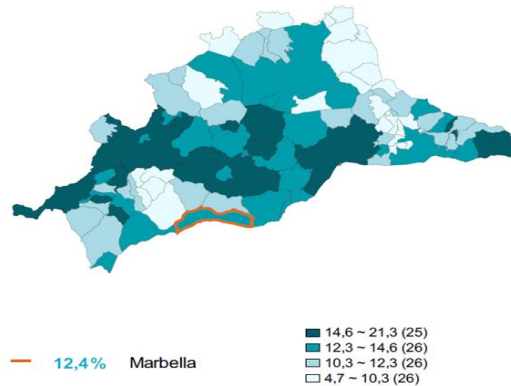


Ilustración 45: Parados sobre la población activa en la provincia de Málaga en el mes de febrero del año 2020. Datos relativos. Fuente: MADECA. Diputación de Málaga.

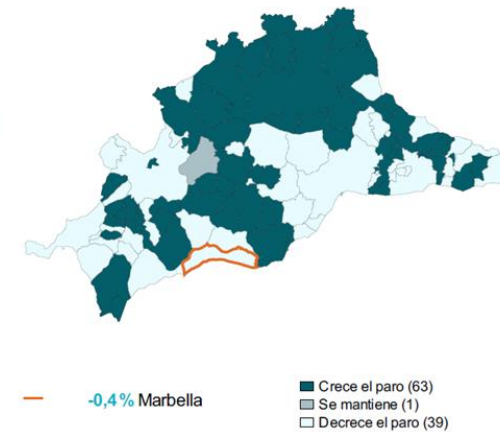
Si atendemos al número de parados por sector de actividad comprobamos que los mayores números se producen en el sector servicios con 9962 parados, estos datos tienen una relación directa con el predominio de este sector de fuerte implantación en este territorio, por una parte, por otra hay que tener en cuenta que estos valores tienen una relación directa con el descenso del turismo de los periodos no vacacionales, justamente detrás quedaría el sector de la construcción con 1070 parados.

Parados por sexo y edad

	Valor	Crecimiento mensual (%)	Crecimiento anual (%)
Total parados	12.220	4,5	-0,4
Hombres	5.148	4,1	-0,5
Mujeres	7.072	4,8	-0,4
Parados por edad			
Menos de 25 años	891	9,3	4,1
Hombres	478	10,6	3,5
Mujeres	413	7,8	4,8
Entre 25 y 44 años	5.180	5,9	-1,4
Hombres	2.169	5,5	0,0
Mujeres	3.011	6,2	-2,4
45 y más años	6.149	2,7	-0,3
Hombres	2.501	1,7	-1,8
Mujeres	3.648	3,3	0,8

Ilustración 44: Ilustración 33: Variación de parados por sexo y edad en Marbella entre el mes de febrero del año 2019 y el mes de febrero del año 2020. Datos absolutos y relativos. Fuente: MADECA. Diputación de Málaga.

Crecimiento anual del paro registrado (%)



Paro registrado por sector de actividad

	Valor	%	Crecimien. anual (%)
Agricultura	108	0,9	3,8
Industria	298	2,4	-9,4
Construcción	1.070	8,8	6,2
Servicios	9.962	81,5	-0,9
Sin empleo anterior	782	6,4	0,1

Ilustración 46: Variación de parados por sector de actividad en Marbella entre el mes de febrero del año 2019 y el mes de febrero del año 2020. Datos absolutos y relativos. Fuente: MADECA. Diputación de Málaga.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

3.3.- USOS Y OCUPACIÓN DEL SUELO

En un documento del Instituto Geográfico Nacional puede leerse que la forma en la que los seres humanos ocupan el territorio expresa cómo es su sistema económico, su cultura y su relación con la naturaleza, siendo ésta además, variable a lo largo del tiempo pues cada sociedad usa los recursos y transforma el territorio de una manera diferente.

La ciudad de Marbella, se encuentra asentada con una estructura lineal a lo largo de sus poco más de 26 kilómetros de costa, en una franja cuyo ancho varía aproximadamente desde los 4 kilómetros en San Pedro Alcántara o los 5 de Nueva Andalucía, hasta los 15-2 de Marbella Este, pasando por los 2,7 de Marbella en la zona de Sierra Blanca.

Ese desarrollo lineal actual, servido y a la vez sirviendo, de los grandes ejes lineales de comunicación, como son la A7 o antigua carretera nacional 340, y la autopista de peaje AP7, los cuales, junto con la costa y la montaña, delimitan barreras a veces intermedias a veces perimetrales, del continuo urbano, en complicidad con la marcada orografía norte sur del municipio.

Este es el resultado del desarrollo turístico del municipio, realidad que en palabras del arquitecto director técnico coordinador de los equipos redactores del Plan Comarcal de Ordenación de la Zona de la Costa del Sol Occidental (1963), D. Juan Gómez y González de la Buelga expresaba en 1964, "[...] que el turismo supone la superposición de unas estructuras totalmente diversas, de las que han sido históricamente, y, por consiguiente, esto se tiene que registrar en el aspecto exterior y en la vida de sus habitantes de una manera evidente. El urbanista deberá estudiar este fenómeno, recoger lo que de bueno tiene el desarrollo y controlarlo a ser posible, pero aceptando de antemano que la escala tiene que perderse, porque la de la nueva invasión es grande, infinitamente más grande que la del pueblo".

3.3.1.- Antecedentes. La llegada del turismo

A mediados del siglo XX, los usos urbanos del suelo se limitaban a los núcleos de Marbella y San Pedro. Los terrenos más extensos del municipio pertenecían a cinco familias: Juan y Enrique Belón, Juan Lavigne y Juan Lima, todas originalmente de Marbella, Elvira Tallefer y su marido Salvador Guerrero de Málaga, (a ella se debe el nombre de Elviria) y Norberto Goizueta de Navarra desde Guadalmina hasta Río Verde. Los campos eran en su mayoría arrendados y cultivados por campesinos. La economía se basaba en la agricultura y la minería, ya que en el siglo XIX Marbella se convirtió en la capital nacional de la siderurgia, con los primeros altos hornos de España, tres en la finca de La Concepción y tres en El Ángel, donde se llegó a fabricar el 75% de hierro que se fundía en el país, procedente de la finca de El Peñoncillo, que se explotó hasta 1931.

De este pasado agrícola y minero quedan todavía elementos de gran valor que se deberán identificar e integrar en el entramado urbano, el embalse del Salto del Agua, el Trapiche de Guadaiza, la Fábrica de Hielo, El Ingenio, la Colonia El Ángel, el Trapiche del Prado, la zona de molinos de Río Real-Los Molinos...

Pero tras la guerra civil, y con la instalación de la industria minera en el norte de España, se estaba viviendo el hundimiento de la economía que recuperó su pulso gracias al fenómeno turístico, iniciativa económica sobre todo de carácter privado que empieza a arrancar en este territorio por sus condiciones paisajistas, climatológicas y topográficas concretas.

Atraídas por estas características, y también por la ubicación de Marbella como lugar intermedio en el tránsito entre Málaga y Gibraltar, comenzaron a establecerse las primeras iniciativas turísticas.

La transformación espectacular parte de 1940, aunque el gran despegue se inicia en 1943 con la llegada de Ricardo Soriano, el marqués de Ivanrey, que compró una extensión de terreno de doscientos veinte mil metros cuadrados, junto al río Guadaiza, llamada Rodeo Alto y Rodeo Bajo.

Poco después, Alfonso von Hohenlohe, sobrino de Ricardo Soriano compró la Finca Santa Margarita y construyó un cortijo para invitar a sus amigos. A través de sus contactos, Alfonso junto a su padre, su madre y su tío Ricardo, lograron que mucha gente visitara la zona, y muchos de sus amigos empezaron a construir sus casas y urbanizaciones. El sueño de estos primeros pioneros era el de construir una nueva Costa Azul, enclave turístico por excelencia desde finales del XIX.



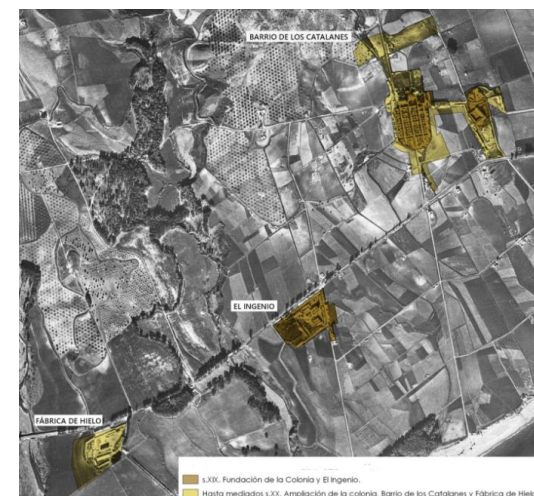
- Hasta el s.XVIII. Ciudad intramuros.
- Siglos XVIII-XIX. Barrio de San Francisco, Barrio Nuevo y La Alameda.
- Hasta mediados s.XX. La Marina, Barrio de Peñuelas y La Bajadilla.

Se inicia el proceso irreversible de ocupación del suelo, con intervenciones aisladas donde cada edificio, cada complejo turístico y cada hotel se convierten en núcleos de actividad interconectados por la CN-340.

Las primeras intervenciones de uso turístico fueron instalaciones aisladas, edificios y complejos que aparecen en solitario, sin intentar conectar con la trama urbana debido al débil urbanismo y gestión del mismo que predominaba en general. Funcionan como hito en el paisaje y como reclamo por las vistas que ofrecen al visitante.

En un principio estos edificios abren su planta baja y sus espacios de relación a otros visitantes. Su evolución posterior ha sido a ir cerrándose a la ciudad, funcionando como resort donde el visitante no participa ni interacciona con el entorno en el que se ubica.

Hasta aproximadamente 1962, año considerado del "boom turístico", coexiste la hostelería familiar del núcleo de Marbella con las primeras inversiones de capitales foráneos para aprovechar la demanda que se estaba produciendo, construyendo pequeños hoteles que todavía o bien reproducían las tipologías existentes del lugar o importaron de otros lugares tipologías respetuosas con el territorio.



DOCUMENTO PREVIO

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

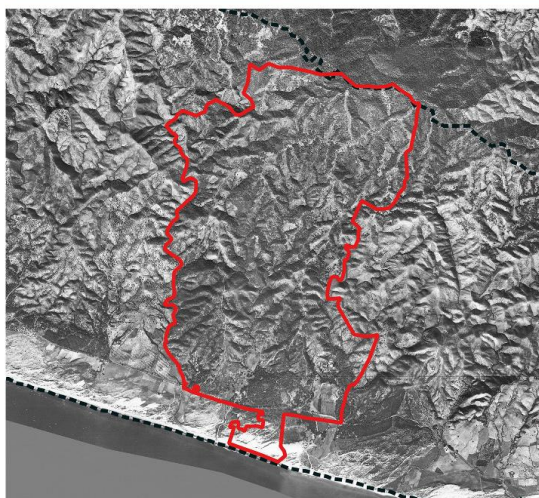
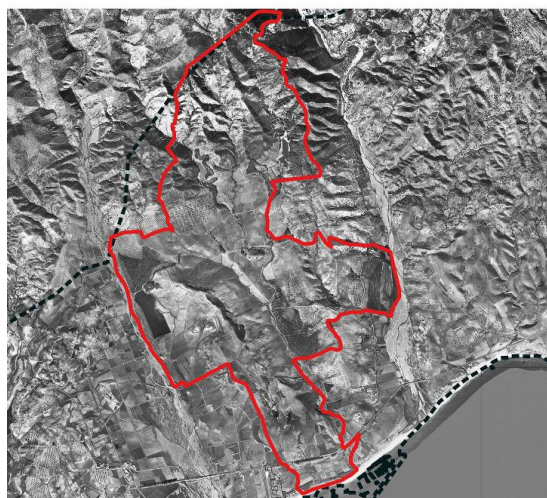
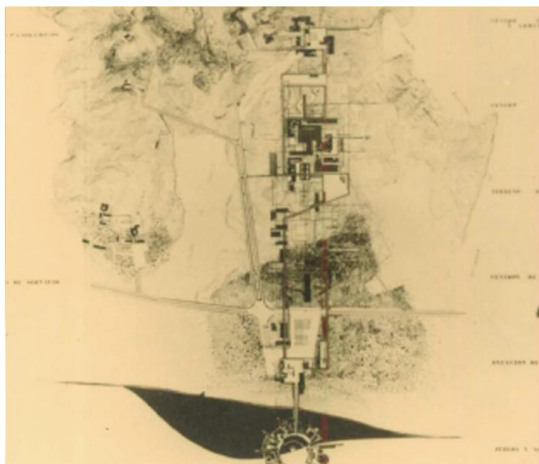
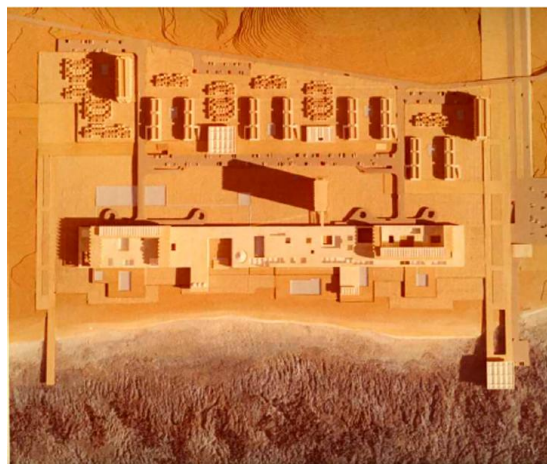
CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>





Delimitación sobre ortofoto de 1956 y esquema de la zona central de los dos grandes intentos de planificación de ciudades turísticas de Marbella. A la izquierda, la "Ciudad Parque de Turismo de Andalucía la Nueva" (949 Has.) y maqueta de la zona hotelera de la playa. A la derecha, la "Urbanización Elviria" (979 Has.) y la propuesta del "centro de atracción" del primer premio del concurso de ideas de 1962.

Posteriormente, en este entorno sin contexto, empiezan a aparecer obras de arquitectura con referencias claras a las tendencias arquitectónicas internacionales de la primera mitad del siglo XX. Muchos de estos edificios, sirven hoy como referentes en la ciudad actual.

Además de estas edificaciones aisladas, por medio de pequeñas parcelaciones se empiezan a implantar los primeros conjuntos de viviendas turísticas, desde aquellas agrupaciones en torno a la apertura de un carril en una finca rústica sobre la que se solicitan autorizaciones para construir chalets hasta la urbanización organizada y planificada.

Dos intervenciones destacan en el municipio de Marbella por su escala y por la voluntad clara de organizar y planificar nuevas ciudades y que se identificaran como marca en el entorno circundante:

- El concurso de ideas convocado en 1960 por Salvador Guerrero, propietario de la finca denominada "Coto de los Dolores", para la ordenación de la **"Zona Residencial Elviria"** con el fin de llevar a cabo una urbanización que sea modelo dentro de la Costa del Sol Española". Este concurso para la ordenación urbanística de unas 1.000 Has, tuvo resonancia mundial por concurrir 38 países con 118 proyectos de gran calidad. Fue elegido el arquitecto francés M. Ives Vitard, y tras los trámites preceptivos, el 14/04/64, la Comisión Provincial de Urbanismo acordó la Aprobación Definitiva del Plan General de Ordenación de Elviria, junto con los proyectos de vía de penetración y el sector "Las Cumbres" de viviendas unifamiliares. La población prevista fue de 29.920 hab. 29,13 hab./Ha.

El proyecto ganador no pudo llevarse a cabo por motivos de financiación y lo que terminó desarrollándose consistió en una urbanización extensiva de bajo impacto a base de viviendas unifamiliares independientes adaptándose a la topografía e integrándose en el pinar original, propuesta más próxima a la del segundo premio del concurso.

- El proyecto de 1962 para la **"Ciudad Parque de Turismo de Andalucía la Nueva"** encargado por el empresario catalán José Banús donde Antonio Bonet desempeñó el papel de arquitecto director de un equipo formado por los arquitectos del promotor. El proyecto que obtuvo la declaración de Centro de Interés Turístico Nacional consistía en una nueva ciudad sobre una superficie de 1.050 Has y 75.000 plazas.

Pero a pesar de los intentos de ordenar y planificar el crecimiento en torno al sector turístico, proliferan las urbanizaciones de tamaño intermedio y pretendido carácter "autosuficiente" que surgen tras las recalificaciones de terrenos rústicos ya sea mediante Planes Parciales o Planes Especiales, a las que se les dota además de con hoteles y viviendas, de servicios como clubes sociales, zonas de recreo, campos de golf o incluso bancos, talleres, comercios y capillas propias, lo que limita el contacto y la integración de sus residentes o turistas con los habitantes de los núcleos tradicionales,

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

alternativa a la Ley del Suelo de 1956, que quedaba relegada al ámbito urbano y a las periferias de las ciudades.

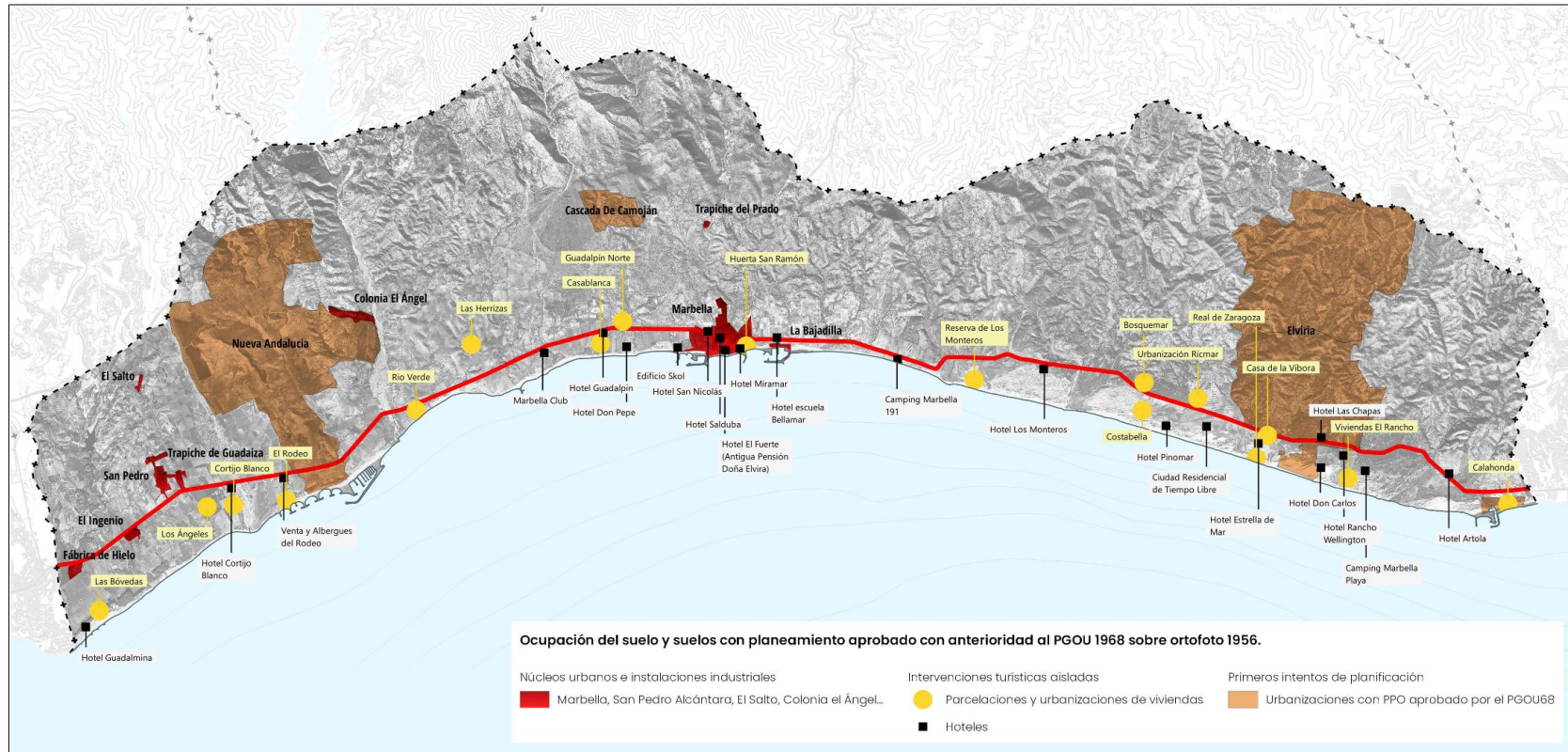
- **1967.** Tras tres años en redacción, el **Plan Comarcal de la Costa del Sol o Plan de Ordenación Urbana de la Costa del Sol Occidental** no llegó a aprobarse definitivamente por el Estado. La propuesta planteaba la ordenación mediante zonificaciones, la atención a los tráficos rodados con circulaciones rápidas y lentas, el funcionalismo moderno, el organicismo nórdico, la ciudad jardín o el policentrismo de las ciudades inglesas.

Una vez más, esta propuesta establecía que se iría generando paulatinamente una ciudad lineal extensiva de 80 kilómetros, por lo que nada de lo que suceda debe considerarse como un hecho aislado. Analiza a la Costa del Sol como una unidad económico-urbanística que surge sobre una estructura fraccionada de municipios tradicionales.

Por otro lado el plan reconocía los valores paisajísticos y establecía un sistema de protecciones: a la edificación en la zona costera, de

obstrucción de vistas, áreas arboladas, cultivos de calidad, restos históricos y arqueológicos, cauces públicos, vías de comunicación...

- El estudio reconocía de manera realista y en continuidad con los estudios precedentes que no era suficiente con planificar el crecimiento expansivo de los municipios existentes sino que debía atenderse a los asentamientos turísticos en los territorios intermedios. Para lo cual exigía que debería tratarse de lo que denominaba como unidades urbanas autosuficientes con sistema nuclear que garantizase su funcionamiento.



DOCUMENTO PREVIO

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

- Un plan que solo pretendía indicar las tendencias y las soluciones y se proclamaba a sí mismo exclusivamente como una herramienta teórica y no tanto una herramienta supramunicipal de obligado cumplimiento.

3.3.3.- La ocupación del suelo en desarrollo del PGOU68

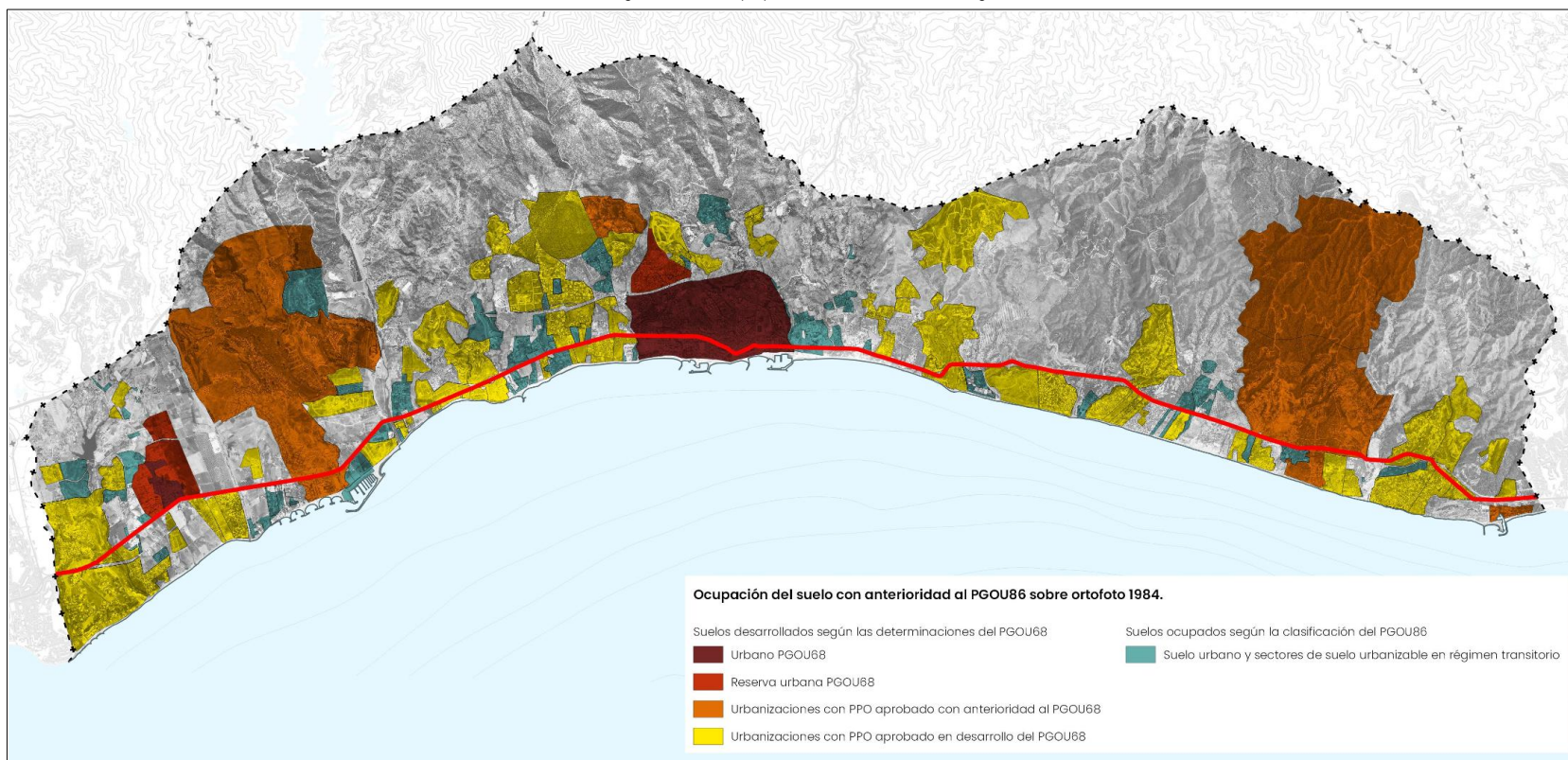
Durante la vigencia del PGOU68 ya se habían aprobado más de 50 urbanizaciones dispersas en el término municipal de Marbella orientadas a

viviendas turísticas de segunda residencia y bajas densidades en los terrenos en pendiente, y con densidades medias y complejos hoteleros a medida que se iban acercando a la carretera y a la costa, pero con un denominador común:

- La falta de planificación en conjunto, potenciando la "autosuficiencia" de las urbanizaciones, por lo que carecían de relación de unas con otras,
- El déficit de dotaciones, ya que la normativa vigente solamente exigía las obligaciones de los propietarios se limitaban a la obligación de

ceder al Ayuntamiento los terrenos viales y los destinados a parques y jardines, sin establecer estándares mínimos y a la de edificar en los plazos establecidos.

En conjunto, el proceso que va de mediados de los años cincuenta hasta el primer plan general de Marbella de 1968, se caracteriza por la ausencia de planes territoriales debido a las insuficiencias y carencias legales para actuar sobre un marco territorial superior al término municipal, por lo que los intentos realizados se vieron abocados al fracaso. Los intereses económicos y la disponibilidad de los terrenos fueron los que determinaron



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

(y no la planificación) el emplazamiento de las nuevas urbanizaciones y edificaciones turísticas.

En paralelo a la redacción de estos planes y estudios, en Marbella, al igual que en el resto de la costa del Mediterráneo, entre la carretera N-340 y la costa y con el perfil de Sierra Blanca al fondo se habían implantado los primeros establecimientos turísticos y las primeras urbanizaciones. Muchas urbanizaciones habían iniciado la tramitación de sus correspondientes planes parciales, aunque solamente cinco habían alcanzado la aprobación definitiva: Calahonda, Elviria, Pinomar, Cascada de Camoján y Andalucía la Nueva.

La ocupación del suelo en 1968, se puede estimar en torno a las 370 Has, sumando los núcleos de Marbella y San Pedro y las nuevas urbanizaciones y establecimientos hoteleros que se habían ido implantando hasta esa fecha.

En 1968 se aprobó el primer plan de ordenación para Marbella, así, en el marco del Plan Comarcal de la Costa de Sol Occidental se aprobó definitivamente, por Orden Ministerial, el Plan General de Ordenación Urbana de Marbella y Plan Parcial de su núcleo urbano.

Con el objetivo de adaptarse al fuerte incremento demográfico producido y prever un ensanche ordenado, se establecían una serie de protecciones de las zonas arboladas y márgenes de ríos y se insistía en la conveniencia de la repoblación forestal de las zonas altas.

Los redactores hacían hincapié en la patente gravedad de la falta de accesos públicos a las playas, para lo cual establecieron una reglamentación de los accesos a las mismas y a las urbanizaciones. Asimismo, prestaron atención a las torres vigías y a los posibles puntos de interés turístico y arqueológico del término.

Siguiendo las determinaciones del plan comarcal, y estimando el crecimiento en función de la capacidad de las playas, se organiza el término municipal en tres zonas: desde el Río Guadalmina hasta Río Verde (68.000 hab.); desde Río Verde hasta Río Real (101.000 hab.) y desde Río Real hasta Mijas (80.000 hab.), con sus centros correspondientes **Nueva Andalucía, Marbella y Elviria**. San Pedro mantendría el carácter de centro secundario. En consecuencia, se proponen tres ciudades turísticas con su centro de gravedad en el Casco de Marbella.

Por lo que respecta a la **clasificación de suelo**, el modelo legal era diferente al actual y distinguía entre:

- Suelo urbano. Marbella (casco y ensanche, limitado al norte por el trazado de la futura autopista, el mar al sur, al este el arroyo primero y al oeste el arroyo Guadalpin) 300 Has. y San Pedro 50 Has.
- Suelo de reserva urbana, una al norte de Marbella (al otro lado de la autopista en proyecto, ensanche a largo plazo, 50 Has.), y otra como ampliación lógica de San Pedro, que rodea el casco (50 Has.).

- Suelo rústico, el resto del término, salvo las urbanizaciones aprobadas (Calahonda, Elviria, Pinomar, Cascada de Camoján y Andalucía la Nueva). Dividido en:

- Zona de protección, suelo forestal, protección de cauces, de vías de comunicación, de cultivo, del paisaje, de vistas y de restos de valor histórico.
- Zona de control, que la dividía entre la zona de la carretera hasta la costa, subzona especial costera, donde se permitían instalaciones balnearias, viviendas unifamiliares aisladas en parcela mínima de 5000 m², centros comerciales, edificios de uso público, hoteles, campings, e urbanizaciones autosuficientes.

Para que las urbanizaciones fueran autosuficientes se proponían edificaciones complementarias agrupadas, formando centros comerciales y representativos con servicios religiosos, sociales, comerciales y administrativos.

Por otro lado, se establecían normas especiales para la legalización de las urbanizaciones existentes, iniciadas o en trámite, clasificándolas en aquellas que tenían aprobación definitiva por la Comisión Provincial de Urbanismo, aquellas que tenían algún tipo de aprobación con anterioridad a 1963, y aquellas urbanizaciones que se encontraban en tramitación. A las que no tenían la aprobación definitiva se les daba plazos para presentar el correspondiente instrumento de ordenación según las determinaciones del Plan General.

La aplicación de esta normativa, tanto por la nucleación propuesta que agotaba la posibilidad de crecimiento del término municipal, así como por el tratamiento del suelo rústico de control, derivó en una muy alta ocupación del suelo por las urbanizaciones, con invasión aleatoria del término municipal.

CLASIFICACIÓN DEL SUELO PGOU68		SUPERFICIE (HAS.)	%
SUELO URBANO	Casco y ensanche	350	2,98
	Reserva urbana	100	0,85
URBANIZACIONES APROBADAS		2000	17,04
SUELO RÚSTICO	De control	4630	39,44
	De protección	4660	39,69
TOTAL TÉRMINO MUNICIPAL		11743	100

Consecuencia del modelo propuesto, fue en el periodo de vigencia del PGOU68 cuando se produjo la mayor ocupación y transformación del suelo del término municipal de Marbella, tal y como se puede constatar en el gráfico.

Así, la superficie de suelo con planeamiento de desarrollo aprobado era, en 1986, de 3.900 Has. Aunque en dicha superficie se incluye la correspondiente a la urbanización de Elviria y la totalidad de "Andalucía la

Nueva" si bien la parte norte de estas urbanizaciones (unas 1.200 Has.) nunca llegó a desarrollarse.

Según el PGOU86, el suelo ocupado, suelo urbano más la suma de los sectores con sus instrumentos de ordenación aprobados (sectores de suelo urbanizable en régimen transitorio), rozaba las 4.100 Has., lo que supone casi un 35% del término municipal.

De estos dos datos se desprende que el suelo ocupado que no disponía de planeamiento de desarrollo aprobado alcanzaba las 900 Has.

3.3.4.- El modelo de ocupación y usos del suelo previstos en el PGOU86

Ante esta situación, el PGOU86 recoge estas urbanizaciones aprobadas con anterioridad como suelo urbano, pero delimitando polígonos de actuación con objeto de dar cumplimiento a distintas finalidades: completar la ordenación, dotar a las áreas consolidadas por la edificación de los correspondientes servicios de infraestructuras y viales o bien obtener las cesiones de suelos destinados a dotaciones.

Como previsiones de crecimiento, clasifica como suelo urbanizable en régimen transitorio, aquel que ya contaba con planeamiento aprobado pero que debía adaptarlo a las determinaciones del PGOU86, 794 Has, y como suelo urbanizable programado, 1000 Has, a desarrollar en el primer y segundo cuatrienio del PGOU. Como reserva de suelos para desarrollos a largo plazo, el suelo urbanizable no programado, clasificó 1148 Has.

Esto significaba una ocupación del territorio, si se llegaba a desarrollar todo el suelo urbanizable, de algo menos de un 55% del término municipal.

Respecto a los usos globales previstos, el PGOU86 clasificó casi la totalidad del suelo como uso residencial, reservando los usos de actividad económica, **uso industrial y uso comercial** los siguientes:

- En San Pedro, en el eje de la Carretera de Ronda, dos polígonos industriales y un sector para uso industrial-comercial y en la CN-340 un polígono de actuación para uso comercial.
- En Nueva Andalucía, con uso industrial, el polígono "La Campana" en suelo urbano, que ya estaba en ejecución y con uso comercial, identificaba el entorno de Puerto Banús y el Complejo Holiday con usos residenciales y comerciales.
- En Nagüeles reservaba en el eje de la CN-340 algunos ámbitos para uso comercial exclusivo y dos polígonos de actuación con usos residenciales y comerciales.
- En Marbella, en suelo urbano identificaba el Polígono de La Ermita y la zona de los concesionarios, que ya estaban en ejecución con uso industrial, y uno nuevo que no se ha desarrollado en La Patera.
- En la zona este, Río Real, Alicante y Víbora, solamente reconoció un suelo urbano con uso industrial ya existente, en Elviria.

Para una etapa posterior, en suelo urbanizable no programado reservaba para el uso industrial los suelos al norte del polígono de La Ermita, y se tramitó una modificación del PGOU para permitir las grandes superficies comerciales al norte de la AP-7, donde se construyó el centro comercial "La Cañada".

El **uso hotelero** exclusivo lo dejó para las instalaciones hoteleras que ya existían y el sector de suelo urbanizable URP-NG-20, Los Manchones Altos. En el esquema adjunto se han señalado con uso hotelero la parcela de Incosol y la Residencia de Tiempo Libre, que aunque estaban calificados

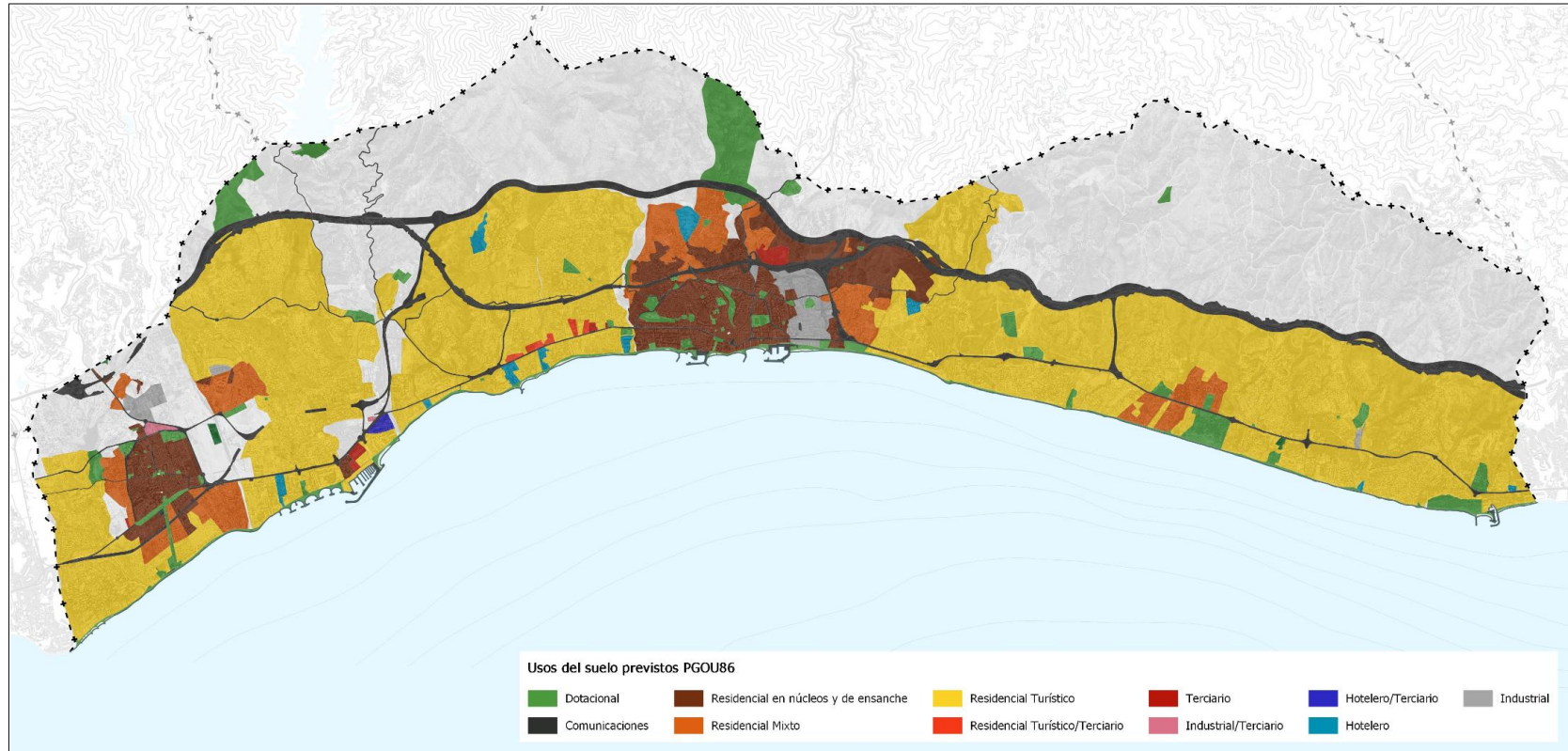
como equipamientos, se entiende que no se pretendía modificar el uso que prestaban.

Así, califica los hoteles existentes con la ordenanza "Hotelera HI" o bien los complejos turísticos con la ordenanza "Ordenación Singular OS", y se crea la ordenanza H2, para aplicarla a aquellas parcelas residenciales sobre las que se proponga la construcción de hoteles. En el Art. 259 de la normativa establece como objetivo del PGOU garantizar la pervivencia de los hoteles existentes y fomentar la instalación de nuevos hoteles, ya que "las instalaciones hoteleras por su doble carácter de infraestructura e industria

turística constituyen elementos de especial relevancia en un municipio turístico como Marbella."

El **uso residencial** lo clasificó en tres, residencial de primera residencia, residencial turístico y residencial mixto.

El de primera residencia es el denominado "Residencial en núcleos (RN) y Residencial de ensanche (RE)", al que le caracteriza una densidad alta (indicativamente 60 viv./Ha. para el suelo urbanizable de ensanche) y una edificabilidad que ronda los 0,80 - 0,90 m²/m²s. Define con uso "Residencial



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Mixto (RM)” a aquellos suelos donde conviven zonas de primera y de segunda residencia, ubicados en la periferia de los núcleos urbanos y en las zonas en proceso de densificación, con densidades y edificabilidades de valores intermedios entre el residencial de primera residencia (60 viv./Ha. y edificabilidad sobre los 0,80-0,90 m²t/m²s) y el turístico. Estas zonas se limitaban a los núcleos de Marbella, San Pedro, la zona de la Supermanzana C y en el entorno de Puerto Banús, parte de Río Real y la zona de Costabella-Ricmar en Alicante.

El resto de los suelos con uso residencial los identifica como uso “Residencial Turístico (RT)”, donde se encuentran las urbanizaciones de segunda residencia y los complejos hoteleros. Al uso Residencial Turístico (RT) le corresponde tres escalones de intensidad:

- Densidad media-alta: de 20-30 viv./Ha. y una edificabilidad de 0,225-0,33 m²t/m²s.
- Densidad media-baja: de 10-15 viv./Ha. y una edificabilidad de 0,15-0,225 m²t/m²s.
- Densidad baja: de 2-7 viv./Ha. y una edificabilidad menor de 0,15 m²t/m²s.



Evolución de la ocupación el suelo en la zona de Nueva Alcántara (1900-2020)

3.3.5.- La complicada herencia del PGOU de 1998

El Plan General de 1986 no vería aprobado su expediente de cumplimiento hasta 1990 aunque, de forma casi inmediata se iniciaría su revisión, tras la llegada al Ayuntamiento del grupo GIL en 1991.

El objetivo pretendido por ese documento, conocido como el Plan de 1998, o al menos expresado en su Avance, era el planificar una “nueva ciudad municipio residencial de baja densidad y dotada de un alto nivel de equipamientos de todo tipo que permitan una utilización intensiva de la misma durante todo el año.”

Se pretendía que las directrices del plan en cuanto a ordenación territorial, tuvieran como objetivos prioritarios:

- El desarrollo “armónico y equilibrado” de todo el término evitando “el de tipo lineal con ramales dependiendo del eje principal sin interconexiones entre ellos”.
- Desplazar el eje que igualmente representa la carretera nacional CN-340 (actual A-7), mediante una nueva autovía paralela al norte del término municipal, creando otras vías secundarias paralelas a ésta, potenciando una estructura de conexión entre urbanizaciones que evitara el desarrollo de tipo lineal citado anteriormente.
- Buscar agrupaciones de suelo para equipamientos, conexiéndolos entre ellos.



- Ubicar adecuadamente las áreas libres de forma que permitan la integración paisajística del municipio y aumente la calidad medioambiental.

Con ello el Plan proponía un modelo de ciudad basado en el concepto de desarrollo “armónico y equilibrado evitando el de tipo lineal”, con el que lograr una ciudad residencial de baja densidad y altamente equipada, manifestando la intención de llevarla a cabo mediante el empleo del suelo como valor de cambio y el incremento del patrimonio municipal de suelo mediante las herramientas que el marco legal vigente permitía.

Curiosamente, para conseguir los objetivos planteados, el plan remitía como instrumento a la Ley 8/1990, de 25 de julio, sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo (Ley 8/90) de reciente aprobación, que ofrecía “una serie de medios básicos que han de ser ejercidos y a los cuales se dirige el planeamiento”, de entre los cuales se mencionaba:

- El incremento del patrimonio municipal de suelo, con destino al desarrollo de viviendas sociales; promoción de actividades relevantes o de interés social de las que obtener un rendimiento económico que reingresar en dicho patrimonio; y finalmente “la intervención en el mercado inmobiliario” a fin de evitar el crecimiento inusitado de sus precios”.
- La aplicación de la técnica del aprovechamiento tipo con la finalidad de obtener los terrenos necesarios para equipamientos públicos.
- La utilización de otros medios como la delimitación de áreas de tanteo y retracto y el registro municipal de solares con la finalidad de controlar el incumplimiento de la función social de la propiedad.

Se consideraba que, para ello, serían necesarias “grandes inversiones en infraestructuras y un control suficiente sobre el suelo disponible” y que, el medio para conseguirlo, sería “la utilización del suelo por el ayuntamiento como un bien permanente, por encima de crisis económicas, y utilizable como valor de cambio”.

Todo esto servía como argumento para “conseguir la mayor cantidad de suelo posible”, mediante “la gestión urbanística adecuada, basada en convenios urbanísticos”.

Lo que venía a expresar la clara y decidida intención de gestionar la ciudad como un activo empresarial más, considerando al suelo un objeto de comercio y utilizando la negociación con los particulares (los convenios urbanísticos) como el medio de conseguir los objetivos propuestos.

A partir de ese planteamiento, el documento municipal pasó por muy diversas vicisitudes pues, ante la negativa de la Junta de Andalucía, el equipo de gobierno acordó aprobar el Plan por silencio administrativo en 1998. No aceptando esa aprobación, la Junta decidió publicar la normativa del Plan General de 1986 al que consideraba único plan válido (aunque no

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

lo haría hasta dos años más tarde en noviembre del 2000, con evidente retraso).

El principal problema que generó el nonato Plan de 1998 vino dado por la concesión de un importante número de licencias urbanísticas basadas en los Convenios Urbanísticos que proponían la alteración de las determinaciones del Plan de 1986.

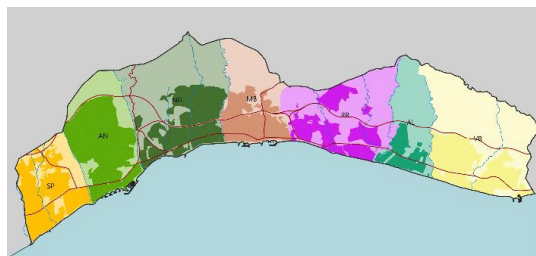
Lo ocurrido es que, si bien el Plan General de 1998 no llegó a estar vigente por derecho, en realidad fue aplicado de hecho durante varios años, años que, además, coincidieron con una de las etapas de mayor crecimiento económico coyuntural acelerado. Un proceso desaforado que no solo no fue controlado por la administración pública sino propiciado por ella.

La consecuencia es que el plan no consiguió ninguno de los objetivos pretendidos o declarados como, por ejemplo, el aumento de nivel de equipamientos, sino más bien todo lo contrario. En realidad, el PGOU de 1998 sirvió de pretexto para instrumentar la utilización del suelo como mero "valor de cambio", tal y como el propio documento había declarado.

El Plan de 1998 fue un plan que los órganos urbanísticos de nuestra Comunidad nunca llegaron a aprobar y que finalmente invalidaría el TSJA en marzo del 2005. La situación urbanística era tan grave que la Junta de Andalucía decidió intervenir las competencias municipales encomendando el gobierno municipal a una Comisión Gestora que gobernó el Ayuntamiento de Marbella durante 14 meses, desde la primavera de 2006 hasta los comicios municipales de 2007.

3.3.6.- El actual modelo de ocupación del territorio

Por todos los antecedentes descritos, el modelo de ocupación actual del territorio se puede definir como un conjunto de realidades dispersas, relacionadas entre ellas mediante el eje paralelo a la costa que conforma la antigua nacional 340, a partir del cual, a modo de gran arteria, se expande una estructura en peine, con el frente costero como colector, para



Esquema de las zonas geográficas según el planeamiento vigente. De oeste a este, San Pedro (SP), Nueva Andalucía (AN), Nagüeles (NG), Marbella (MB), Rio Real (RR), Alicante (AL) y Vitoria (VB)

desarrollarse perpendicularmente a la costa en forma de racimo, las diferentes estructuras pobladas del municipio.

Continuando este análisis en el plano cuantitativo, y diferenciando las zonas delimitadas en el planeamiento vigente, en el esquema y la tabla que se adjuntan se analiza la ocupación del suelo apoyándose en datos publicados por el Catastro para 2019 y publicaciones como el Sistema de Información de Ocupación del Suelo en España enmarcado dentro del Plan Nacional de Observación del Territorio en España dirigido y coordinado por el Instituto Geográfico Nacional.

Zona	Suelo Ocupado	% del total
SP - San Pedro	883 Ha	73 %
AN - Nueva Andalucía	1.001 Ha	61 %
NG - Nagüeles	863 Ha	36 %
MB - Marbella Centro	617 Ha	49 %
RR - Rio Real	757 Ha	41 %
AL - Alicante	271 Ha	27 %
VB - La Vitoria	757 Ha	31 %
Total Termino Municipal	5.149 Ha	43,85 %

Se observa como las zonas de San Pedro y Nueva Andalucía son las que cuentan con una mayor proporción de la ocupación, si bien en la zona Marbella Centro, esta proporción es menor debido a la presencia de las zonas protegidas de la sierra de la Concha.

En la siguiente tabla se analiza la ocupación del suelo según la clase y categoría urbanística según el documento de Adaptación Parcial a la LOUA aprobado en el año 2018:

Clase	Categoría	Superficie de Ocupación Física	% del total
Urbano	Consolidado	2.732 Ha	100 %
	No Consolidado	1.082 Ha	83,30 %
Urbanizable	Ordenado	425 Ha	59,41 %
	Sectorizado	197 Ha	36,99 %
	No Sectorizado	283 Ha	24,97 %
No Urbanizable		430 Ha	8,58 %
Total Termino Municipal		5.149 Ha	43,85 %

Para la elaboración de la anterior tabla, se ha excluido del análisis los solares no edificados en suelo urbano consolidado, considerando una ocupación del 100% en dicha categoría de suelo.

3.3.7.- Los usos actuales del suelo.

Se han clasificado los usos del suelo en los siguientes:

- RESIDENCIAL. Comprende las edificaciones destinadas a satisfacer las necesidades de alojamiento de las personas.
- TURÍSTICO. Comprende las actividades destinadas a satisfacer necesidades de alojamiento temporal de las personas.
- INDUSTRIAL. Comprende el uso de actividades destinadas a la obtención, elaboración y transformación, mantenimiento, reutilización o reparación de productos, así como el aprovechamiento, recuperación o eliminación de residuos o subproductos.
- TERCIARIO. Comprende las actividades lucrativas relacionadas con el comercio de bienes de consumo y las actividades ligadas a la vida de ocio y relación no incluidos en el uso turístico.
- DOTACIONAL. Comprende las distintas actividades, públicas o privadas destinadas a prestar a los ciudadanos los servicios que hacen posible el desarrollo integral y bienestar de la población. Engloba tanto a las áreas libres como a los equipamientos comunitarios.
- INFRAESTRUCTURAS y SERVICIOS TÉCNICOS. Comprende los espacios destinados a la localización de las redes líneas, estaciones centrales, depósitos, etc., de carácter infraestructural y los destinados al mantenimiento y servicio.
- COMUNICACIONES. Superficie destinada a viario.

Los datos para la elaboración de este análisis están extraídos de tres fuentes:

- La superficie construida y cerrada de las distintas edificaciones que se encuentra sobre rasante, obtenida a partir de los datos de la Dirección General del Catastro del Ministerio de Hacienda del Gobierno de España –no se han considerado las superficies construidas sobre rasante abiertas, las superficies bajo rasantes y tampoco se han considerado las superficies relativas a pistas deportivas y piscinas--. De estas superficies construidas de usos lucrativos, clasificados en residencial, turístico, terciario e industrial, se ha calculado la repercusión en el suelo de la parcela de cada uso.
- Se han identificado las parcelas dotacionales, tanto públicas como privadas existentes en el término municipal a partir de los datos que obran en el ayuntamiento, Inventario Patrimonio Municipal, expedientes de gestión y demás información de las distintas delegaciones.
- La superficie destinada a viario se ha obtenido de la cartografía que ha servido de base para la elaboración del PGOM.

La metodología empleada para la representación y la identificación de los diferentes usos en el territorio ha sido la delimitación de ámbitos de suelo transformado, considerando aquellos ámbitos con una identidad propia

cuya superficie construida es superior a 0.02 m²/m²s de usos residenciales, industriales, terciarios e turísticos, o bien ocupados por usos dotacionales. La delimitación de los ámbitos se han realizado siguiendo los siguientes criterios:

- Respeto a los barrios y a la evolución histórica de los núcleos urbanos.
- Respeto a las urbanizaciones que devienen del desarrollo del planeamiento y que todavía están en ejecución.
- Identificación de urbanizaciones englobando diferentes ámbitos de gestión del PGOU86 cuando configuran zonas con una denominación

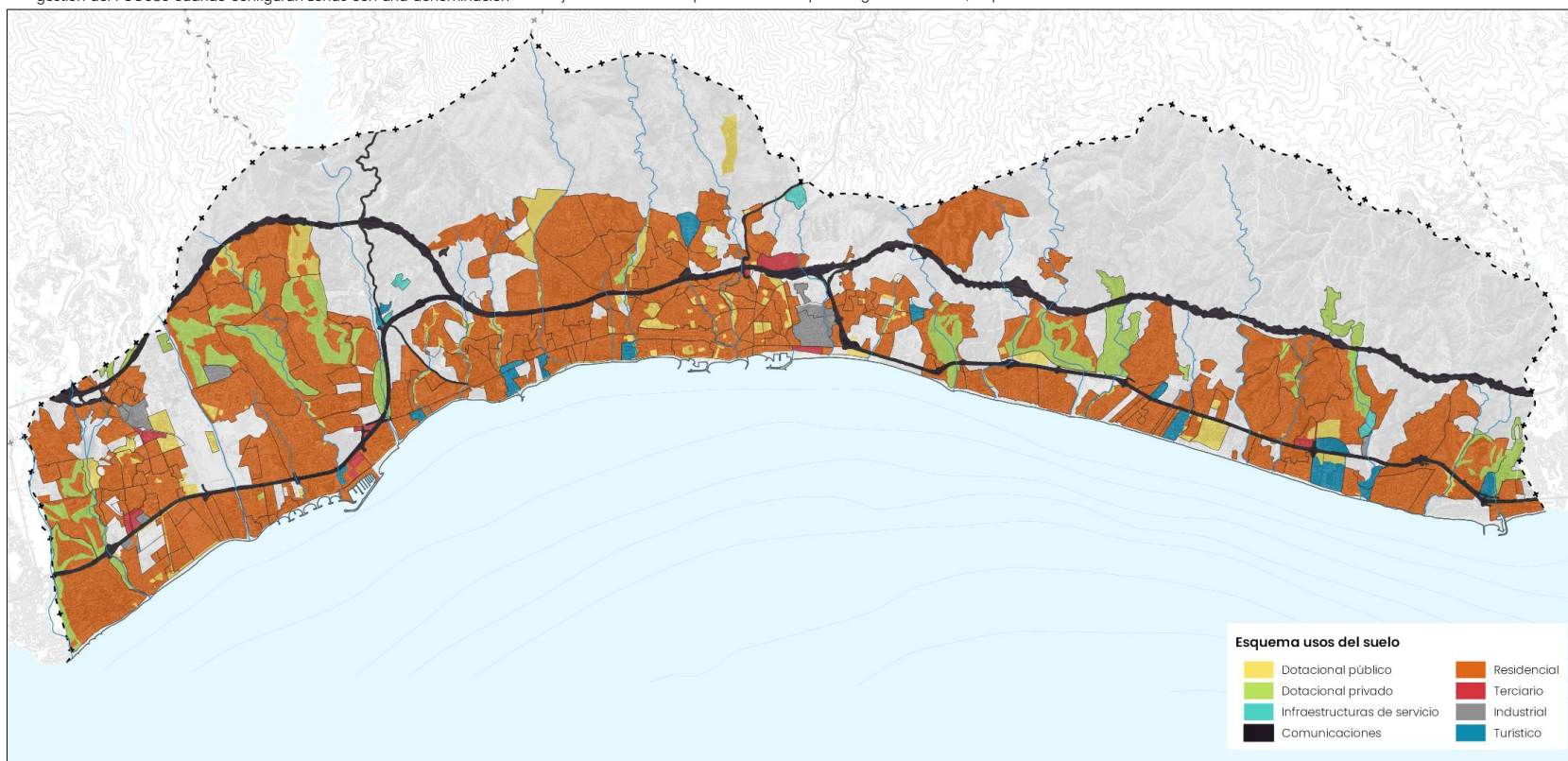
propia en el territorio y ya han completado el proceso urbanizador según el documento de la adaptación parcial a la LOUA del PGOU86.

- Identificación de nuevos barrios o edificaciones que no devienen del desarrollo del planeamiento vigente, tales como asentamientos en suelo no urbanizable o en suelo urbanizable no sectorizado, urbanizaciones en desarrollo del PGOU98, y edificaciones en sistemas generales.

A la vista de los datos obtenidos, se ha grafiado tanto en el esquema adjunto como en el plano de usos que integra este PGOM, aquel uso

predominante en cada ámbito de análisis teniendo en cuenta los usos edificados, uso residencial, terciario, hotelero o industrial. Además, se han representado aquellos elementos estructurantes del sistema dotacional del municipio, usos dotacionales, tanto públicos como privados (campos de golf), las infraestructuras de servicio y las comunicaciones.

Si realizamos una comparativa por las zonas antes descritas del planeamiento vigente, en la tabla y en el gráfico adjuntos se puede analizar la comparativa de cada uso y la superficie que representa.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

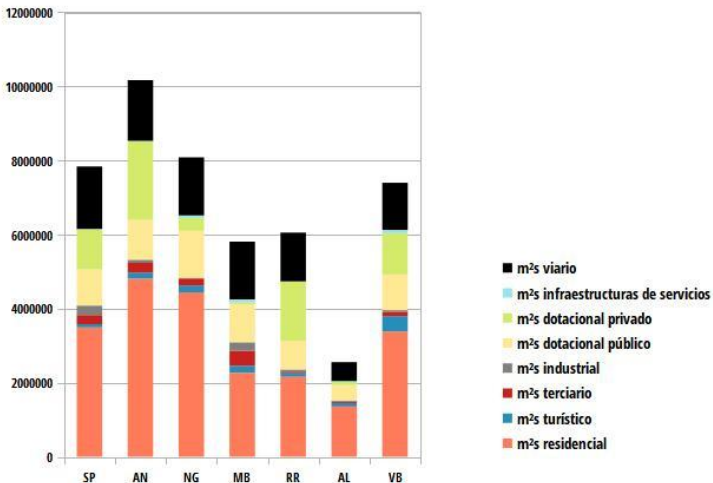
Así la superficie ocupada por el uso residencial es de algo más de un 45% respecto al suelo transformado, (la superficie construida de este uso supone un 82% respecto al total de usos lucrativos implantados en el término municipal). Un consumo de suelo de 5.556 Has. para albergar una población de 144.459 habitantes censados (Año 2.019. Fuente INE), lo que supone una ocupación de 384,60 m² suelo por habitante.

Sin embargo, esta aparentemente “mancha homogénea” de uso residencial presenta grandes divergencias respecto a la ocupación y el uso del suelo, alcanzando en la zona de Nagüeles una media de 1.288 m²/hab. frente a los 95,20 m²/hab. de Marbella.

En los cálculos realizados no se han computado los turistas simultáneos que se concentran en determinadas épocas del año y que llegan en determinadas zonas a duplicar a los residentes. Desde esta perspectiva se ha realizado el análisis del uso residencial para determinar las viviendas con fines turísticos, y así poder dar soluciones a las diferentes demandas de la población, tanto permanente como estacional, y poder propiciar usos que rompan la estacionalidad y que esta población intermitente no se concentre solamente en determinadas fechas del año.

Es uno de los objetivos de este PGOM modificar la regulación actual de usos, revisando el modelo de segregación actual para establecer un modelo de compatibilidades con el fin de mejorar la sostenibilidad del conjunto urbano, muy especialmente en lo que a las actividades económicas y turísticas se refiere, y propiciando un nuevo equilibrio de actividades en la relación de los núcleos urbanos con las urbanizaciones residenciales.

De este análisis también se extrae que en todas las zonas entre un 10-15% del suelo está pendiente de materializar el uso asignado por el planeamiento vigente.



ZONA	Suelo transformado		Residencial		Turístico		Terciario		Industrial		Dotacional público		Dotacional privado		Infraestructuras de servicios		Viario		Suelo en uso	
	m²	m²/s	m²	m²/s	m²	m²/s	m²	m²/s	m²	m²/s	m²	m²/s	m²	m²/s	m²	m²/s	m²	m²/s	m²	m²/s
SP	8.783.593	3.493.563	44,60	88.507	1,13	245.671	3,14	255.122	3,26	977.507	12,48	1.081.589	13,81	9.737	0,12	1.681.500	19,14	7.833.196	89,18	
AN	11.205.554	4.810.202	47,32	162.754	1,60	262.631	2,38	86.233	0,85	1.077.787	10,60	2.115.624	20,81	17.371	0,17	1.632.910	14,57	10.165.512	90,72	
NG	9.441.525	4.439.298	54,91	185.674	2,30	189.206	2,34	20.501	0,25	1.266.306	15,66	349.005	4,32	70.329	0,87	1.564.309	16,57	8.084.628	85,63	
MB	6.385.910	2.270.095	39,10	185.891	3,30	404.326	6,97	232.922	3,98	1.018.566	17,54	55.288	0,95	84.663	1,46	1.555.252	24,35	5.830.603	90,91	
RR	8.147.009	2.161.042	35,70	80.358	1,33	27.811	0,46	87.929	1,45	772.981	12,77	1.598.397	26,41	7.699	0,13	1.316.663	16,16	6.052.880	74,30	
AL	2.903.853	1.357.855	53,13	92.788	3,63	46.476	1,82	24.878	0,97	413.220	16,17	110.594	4,33	422	0,02	509.417	17,54	2.555.650	88,01	
VB	8.689.826	3.382.353	45,72	415.303	5,61	122.499	1,65	39.982	0,54	963.541	13,02	1.111.577	15,02	89.745	1,21	1.273.613	14,66	7.398.653	85,14	
TOTAL	55.557.269	21.914.408	45,75	1.211.275	2,53	1.299.160	2,71	745.567	1,56	6.489.908	13,55	6.422.074	13,41	279.966	0,58	9.533.664	19,90	47.896.022	86,21	

3.4.- RED DE COMUNICACIONES: MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

3.4.1.- Introducción

En el presente apartado se aborda el análisis y diagnóstico de los **elementos estructurantes existentes del Sistema de Movilidad de Marbella**, es decir, de los Sistemas Generales de Vialidad, de Aparcamientos, Transporte Urbano e Interurbano, así como el resto de elementos del sistema, tanto municipales (Ciclista, Peatonal, Logística, Helipuerto), como supralocales (Carreteras y Puertos) existentes, y que conforman el esquema general estructurante de la movilidad y el transporte en el territorio de Marbella. El análisis parte fundamentalmente de la realidad existente tomando puntualmente como referencia el PGOU vigente de 1986 a los efectos de completar y entender mejor la evolución y el diagnóstico de la realidad existente a esta escala territorial analizada.

Esquema Estructurante del Sistema de Movilidad de Marbella

Elementos	Vialidad y Ap.	Carreteras Supralocales e Interurbanas Vialidad Urbana Principal Aparcamientos Red Peatonal y Ciclista de carácter Territorial o Metropolitano
	Transporte	Estaciones de Autobuses Estaciones Intermodales e Intercambiadores Estaciones de Transporte de Mercancías o EMT Estaciones y líneas de Ferrocarril
	Otros	Puertos Autonómicos Helipuertos Municipales

En primer lugar, se hace un análisis sintético como punto de partida del **enquadre territorial de Marbella**, y de su situación desde el punto de vista de las comunicaciones y articulación territorial con el resto de la comarca de la Costa del Sol, así como su caracterización y condicionantes territoriales preexistentes desde el punto de vista de la Movilidad y del Transporte.

En segundo lugar, con el objeto de enmarcar el contexto general de la movilidad en Marbella, se describe la situación actual de la **caracterización de la movilidad, principalmente vial**, tomando como principal documento y fuente de información de referencia el PGOU de 1986 y sus modificaciones, así como el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Marbella, si bien dicho documento en la actualidad está en proceso de revisión por lo que los datos aportados tienen un valor estimativo y de referencia puntual.

Una vez caracterizada la movilidad a escala territorial y metropolitana de Marbella, como contexto general del **análisis y diagnóstico**, se entra a analizar desde el punto de vista cada uno de los elementos estructurantes que constituyen los sistemas generales de movilidad con especial énfasis en el sistema vial, tanto territorial como municipal, sistema de aparcamientos y del transporte urbano. Asimismo, se abordan aspectos relativos al sistema ferroviario, portuario, logístico y de movilidad ciclista y peatonal a escala municipal.

3.4.2.- Situación de partida y condicionantes territoriales preexistentes

El municipio de Marbella forma parte de la **Comarca de la Costa del Sol Occidental** la cual se caracteriza por la dispersión de la actividad urbanizadora sin contar con grandes núcleos urbanos, sino con un **sistema lineal de pequeñas y medianas ciudades y urbanizaciones dispersas** en torno a ellas produciéndose entre ellas un nivel de relaciones intermunicipales muy elevado y dependiente del vehículo privado casi en exclusiva, propio de una área metropolitana cuyo centro urbano principal es Marbella. Además el territorio de Marbella se caracteriza a su vez por un sistema de ciudades constituido por núcleos importantes (San Pedro Alcántara, Puerto Banús, La Campana, Marbella, Los Monteros, Elviria) pero distantes entre sí y apoyados principalmente en el litoral y unidos a través de la A-7 (antigua N-340).

Teniendo en cuenta el marco territorial del **Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA)**, Marbella pertenece a la **Red de Ciudades Medias Litorales**, siendo una **Ciudad Media Tipo 1**, y se encuentra como se ha dicho dentro de la Unidad Territorial de la Costa del Sol Occidental dentro de los ejes o zona de influencia de articulación territorial de ámbito regional. Asimismo, se encuentra dentro de la extensión de la Zona de Influencia de los Centros Regionales y del **Área de Ordenación del Transporte de la Costa del Sol**.

Pese a la planificación territorial y urbanística contenida en el **PGOU de 1986**, Marbella se ha desarrollado urbanísticamente durante mucho tiempo apartándose de una planificación de infraestructuras adecuada y generando unas **estructuras de asentamientos urbanos sin estructura vial, dispersas y difusas** a lo largo de casi toda su extensión litoral, con una ocupación territorial poco estructurada, con urbanizaciones mal

conectadas y, por consiguiente, sin la posibilidad de dotarla de una jerarquía y funcionalidad eficaz de su sistema viario y de comunicaciones, incrementándose así la ineficiencia en la ocupación del suelo y el desequilibrio territorial y funcional consecuente.

Se ha inducido así, en los años de vigencia del actual PGOU, un **modelo de movilidad basado en exclusiva en el vehículo privado** respecto de otros modos de desplazarse entre las distintas zonas urbanas del territorio, toda vez que la dispersión, asimismo, de algunos usos y centros atrayentes de movilidad sobre el territorio se articula únicamente sobre una serie de nudos y enlaces de conexión sin capacidad funcional y estructural habida cuenta de las continuas situaciones de congestión que se dan en ellos.

En un contexto de **movilidad territorial y comarcal en la Costa del Sol**, la topografía y orografía existentes condicionan la aptitud de acoger una red mallada y bien estructurada que de capacidad y articule suficientemente el intercambio de escalas y por tanto las funciones de movilidad-accesibilidad. Dicha situación territorial condiciona las comunicaciones que se localizan principalmente en el eje litoral de la A-7, de carácter metropolitano pero donde se mezclan las funciones de largo recorrido con las metropolitanas y de accesibilidad local. Sin embargo la autopista del mediterráneo AP-7, llamada a asumir las funciones de largo recorrido de las relaciones territoriales se encuentra actualmente infrutilizada por la penalización que supone su actuales importes de peaje.

La zona de **influencia turística y laboral macroterritorial de Marbella** supera su ámbito urbano y lo constituye toda la comarca de la Costa del Sol incluyendo Málaga capital como principal puerta de entrada de turistas, y se articula a través de la AP-7 y principalmente la A-7 en modos motorizados, ya que el ferrocarril acaba en Fuengirola por lo que el transporte público de carácter territorial y metropolitano actualmente no puede competir en Marbella con el privado. La preponderancia turística sobre la laboral en los desplazamientos, cuyos flujos aumentan en Julio y Agosto, generando un incremento de población que puede duplicar incluso triplicarla, agrava la capacidad y niveles de servicio de la red de comunicaciones de toda la comarca, especialmente en Marbella al ser el destino preferente de la mayoría de los turistas que viajan a la Costa del Sol. Por otra parte, según datos extraídos del PMUS de Marbella, Marbella atrae casi el 30 % de su demanda laboral de manera externa procediendo casi la mitad de la misma de Málaga capital.

El **corredor principal de transporte interurbano y metropolitano** de Marbella es la A-7 salvo en el caso de las líneas de servicio directo que conecta directamente por la AP-7 Algeciras-Marbella-Málaga. Es un hecho que los déficits de eficiencia que pueden presentar los autobuses interurbanos que conectan los núcleos costeros de la Costa del Sol Occidental se deben a la disfuncionalidad y falta de accesibilidad de muchas de sus paradas en la propia A-7 sin carriles de aceleración que den seguridad vial y

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

regularidad al sistema interurbano existente, lo que lo hace poco atractivo y accesible pese a tener sus paradas una cobertura poblacional suficiente.

El **esquema de ciudad lineal** en que se configura Marbella cuyos núcleos urbanos principales y sus nodos de generación y atracción de viajes asociados a cada uno se conectan entre sí, como ya se ha dicho,

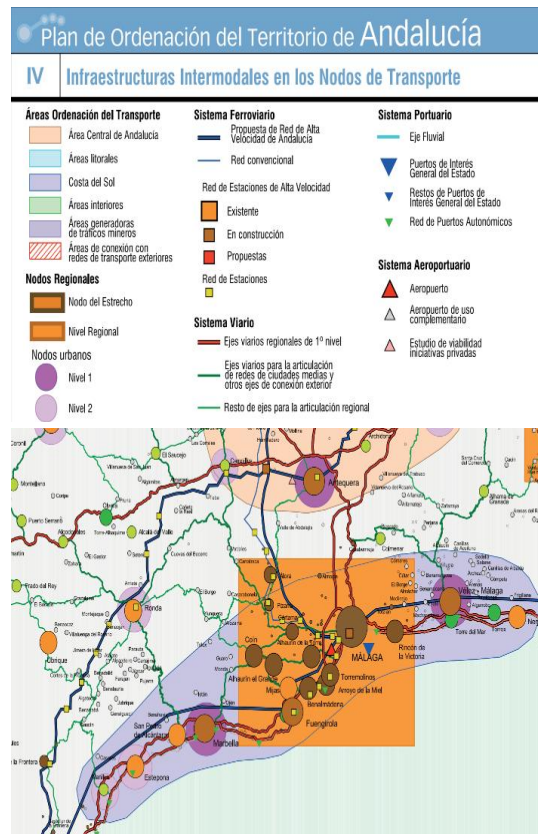


Ilustración 47: Esquema del Sistema Territorial de Infraestructuras Intermodales en los nodos de Transporte (Encuadre de la Costa del Sol). Imágenes y Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)

mediante la A-7 en exclusiva como un único canal de comunicación de todos los movimientos entre dichos núcleos, con solape de movimientos locales, metropolitanos y de largo recorrido, genera una saturación de dicha vía metropolitana al no tener recorridos alternativos interiores a nivel municipal que pudieran comunicar la misma cantidad de nodos a través de canales de conexión alternativos, aunque fueren de menor capacidad, con una configuración mallada que trabajaría mucho mejor en la distribución de los movimientos y en la posibilidades del reparto modal. Además si tenemos en cuenta el impacto de la densidad de viviendas en el consumo de suelo, de energía y en el impacto de la movilidad de tal manera que a mayor densidad (ciudad compacta) los impactos son menores.

Sin duda alguna, los **problemas del modelo de movilidad vigente** en Marbella vienen heredados por la **falta de infraestructuras viarias adecuadas y por falta de coordinación e integración con la planificación urbanística**, ya que como se sabe, el subsistema de movilidad está íntimamente vinculado a las estrategias urbanísticas e interactúa recíprocamente en el sistema y modelo de ciudad pudiendo condicionar su modelo de desarrollo, optimizar sus estrategias o por el contrario crear tensiones o disfuncionalidades urbanas por dicha falta de planificación urbanística de la movilidad.

El **sistema de comunicaciones de las urbanizaciones** continua actualmente apoyándose en la antigua N-340, hoy A-7, principal soporte viario estructurante de carácter metropolitano, produciéndose solapamientos de movimientos locales con los metropolitanos. Bien es cierto que la estructura física lineal del territorio litoral, unido a la falta de una planificación del sistema de movilidad municipal, han determinado la situación actual de partida de una **estructura viaria deficiente y disfuncional** que es preciso mejorar a nivel territorial y metropolitano en base una **propuesta de la reordenación de accesos y vías de servicio desde la A-7** y de vías interiores de interconexión entre urbanizaciones allí donde el poco espacio urbano aún disponible lo permita.

De todos aquellos elementos de la estructura general de movilidad de un municipio, el principal soporte del mismo es el **espacio ocupado por el sistema viario territorial y urbano** que actuó como elemento vertebrador, articulando y cohesionando las relaciones funcionales y sociales de la ciudad. En el caso de Marbella las soluciones estructurales al modelo actual de movilidad basado en una perspectiva tradicional de ingeniería de tráfico pasan por un cambio en el reparto modal hacia modos más sostenibles articulado en la intermodalidad y de dotar al viario existente de capacidades multimodales. El concepto de movilidad, por tanto se aparta de los postulados tradicionales basados en el tráfico para orientarse y centrarse de una manera más holística y transversal en un servicio de desplazamiento de los ciudadanos más sostenible y multimodal.

Ahora bien, el **nuevo modelo de crecimiento urbano** que se propone para Marbella debe tener en cuenta que las infraestructuras de comunicación existentes tienen actualmente muy limitadas su capacidad de mejora y el espacio aún disponible es mínimo, y en muchos casos es imposible bajo un contexto de sostenibilidad económica o medioambiental, seguir ampliando capacidades o mejorando funcionalidades debido a la restricción del espacio público disponible. No obstante, la nueva planificación urbana tiene que tender tácticamente a **ir hacia una ciudad de proximidad mitigando la situación de partida** de contar con una organización funcional muy dispersa, refuncionalizando y reordenando en lo posible el sistema viario y de transportes basándolo en la intermodalidad y sostenibilidad medioambiental y económica del sistema en su conjunto.

En definitiva, tenemos una **situación de partida caracterizada por la dispersión territorial de las piezas urbanas y falta de estructura y jerarquía de la red de comunicaciones entre ellas**, soportadas en muchos casos casi en exclusiva sobre la A-7, pero hay margen para mejorar puntualmente el sistema y marcar unas directrices para orientar a la movilidad sostenible los nuevos desarrollos urbanos a fin de conformar un sistema global mejorado y más eficiente desde el punto de vista global. Todo ello sin duda pasa por potenciar el transporte público urbano e interurbano, proponer mejoras localizadas en el sistema viario territorial, principalmente en la A-7, y en el municipal, y siguiendo las directrices del POTA, así como los nuevos principios de urbanismo y movilidad sostenibles recogidos en la LISTA aspirar a modelos urbanos que favorezcan la ciudad multifuncional, equilibrada y accesible con un adecuado tratamiento de los problemas de movilidad e incorporando criterios de diversidad, proximidad y complejidad en la trama urbana.

3.4.3.- Caracterización de la movilidad de Marbella

Como se ha indicado, Marbella se encuadra territorialmente en la Comarca de la Costa del Sol y se articula principalmente a través dos dos sistemas territoriales de comunicaciones por carretera que son la **AP-7**, con un carácter y funcionalidad de largo recorrido y la **A-7**, de carácter metropolitano para viajes de medio recorrido y locales en modos motorizados, no contando con comunicaciones ferroviarias ya que el ferrocarril de Cercanías acaba en Fuengirola, y no existe por tanto conexión ferroviaria con Málaga ni el resto del territorio. Los principales nodos de comunicación y transporte del exterior con Marbella son principalmente el Aeropuerto Internacional de Málaga y la Estación-Intercambiador María Zambrano de AVE de Málaga como puerta territorial de entrada.

Al ser la Costa del Sol uno de los principales destinos turísticos nacionales e internacionales, los flujos de viajes aumentan de manera importante en Julio y Agosto, si bien a lo largo del año se dan episodios similares coincidiendo con periodos vacacionales asociados a periodos cortos o puentes festivos, generando un incremento importante de población y

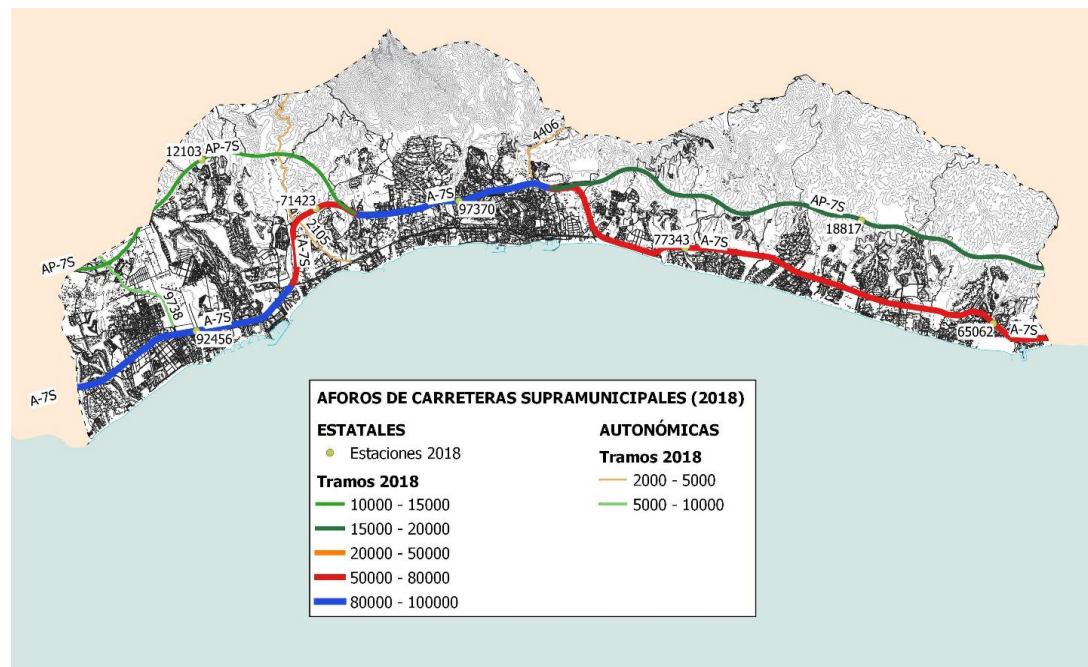


Ilustración 48: Aforos de Carreteras supramunicipales (2018). Fuentes MITMA y Aforos de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

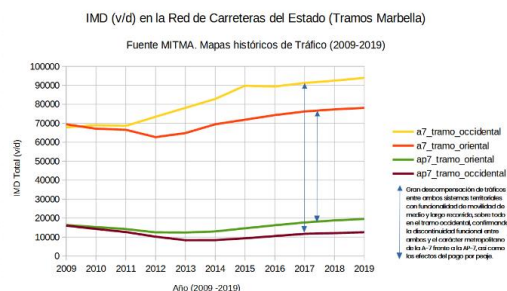


Ilustración 49: Serie histórica 2009-2019 IMD Red Carreteras del Estado (Tramos Marbella). Fuente MITMA

movilidad territorial y municipal que tensiona las capacidades de los sistemas viarios existentes llevándolos a unos **niveles de servicio de flujos inestables y forzados, y de continuos episodios de congestión.**

Los intercambios a través del sistema territorial con el municipal de Marbella se realizan en su totalidad por carretera desde la AP-7 y desde la A-7 a través de sus enlaces principales de accesibilidad con el sistema urbano. A nivel territorial cabría destacar el **desigual reparto de las IMDs** entre el corredor de la AP-7 y de la A-7 en los distintos tramos que componen este sistema viario dentro del término municipal de Marbella. Según se extrae a esta escala del PMUS los **flujos de demanda laboral de carácter metropolitano**, tienen un claro sentido atracción, situando a Marbella como un nodo urbano de atracción de viajes de carácter metropolitano (un 27,3% del total de viajes laborales son de atracción, mientras que los viajes generados desde Marbella hasta otros municipios

es solo del 8,4%), entrando más movimientos por el Este que por el Oeste. En el caso de la demanda generada salen más por el Oeste que por el Este. Además el 64,2% de los viajes laborales en el ámbito de Marbella se originan y tienen como destino el propio término municipal de Marbella.

Carretera	IMD (Aforos 2018)	Estación de Aforo
AP-7 Tramo Oriental	17.725	MA-502-4
A-7 Tramo Oriental 1	64.874 (6,4% pesados)	E-41-0
A-7 Tramo Oriental 2	76.225 (9,4 % pesados)	MA-64-2
A-7 Tramo Central	95.947 (5,1% pesados)	MA-341-1
AP-7 Tramo Occidental	11.737	MA-503-4
A-7 Tramo Occidental 1	71.921 (4,9 % pesados)	E-417-0
A-7 Tramo Occidental 2	91.260 (4,0 % pesados)	MA-5-2
Carretera de Ronda A-397	9.738 (7% pesados)	PR-262
Carretera de Istán, A-7176	2.105 (11% pesados)	SC784
Carretera de Ojén, A-355	4.406 (17 % pesados)	SC781

Tabla 12: Intensidad Media Diaria de Tráfico en Carreteras según Aforos 2018

DATOS AFOROS TRAMOS EN MARBELLA DE LA A-7 Y AP-7 SERIA HISTÓRICA 2009-2019				
AÑO	AUTOVÍA A - 7		AUTOPISTA AP - 7	
	(Tramo Oriental)	(Tramo Occidental)	(Tramo Oriental)	(Tramo Occidental)
2009	69451	67853	16378	16032
2010	67127	69018	15320	14314
2011	66581	68609	14249	12683
2012	62694	73439	12503	10211
2013	64826	78119	12404	8382
2014	69486	82819	12993	8426
2015	71869	89817	14656	9375
2016	74306	89403	16245	10550
2017	76225	91260	17725	11737
2018	77343	92456	18817	12103
2019	78095	93945	19574	12550

Tabla 13: Aforos serie 2009-2019 en la Red de Carreteras del Estado (Tramos Marbella). Fuente MITMA

Según los datos de la última **Encuesta Domiciliaria de Movilidad** resulta evidente la gran importancia del automóvil, como modo mayoritario en el corredor de la Costa del Sol, cerca del **52 %** del total de viajes. El transporte público resulta aun escaso en su participación global con menos del **10 %** de los desplazamientos. Respecto a los desplazamientos no motorizados, principalmente a pie y bicicleta en menor porcentaje, suponen en la Costa del Sol más del **38 %**, lo cual indica la potencialidad de este tipo de desplazamiento en los recorridos locales.

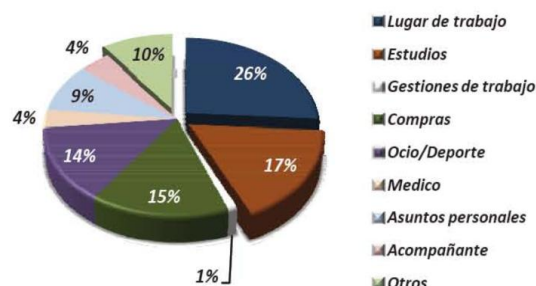


Ilustración 51: Ilustración 3: Reparto de los Motivos de Viajes en Marbella. Imagen y Fuente: PMUS de Marbella

El modo de desplazamiento mas utilizado en Marbella es el automóvil, evidenciando, pese a las últimas actuaciones de peatonalización llevadas a cabo en el centro de Marbella, como este modo de transporte es prioritario también en la gestión que se realiza dentro de las calles del

A nivel metropolitano y urbano, la **caracterización básica de la movilidad** general en cuanto a los parámetros y e indicadores básicos de la misma en Marbella son los siguientes:

- El **índice de motorización**, en **constante crecimiento**, según datos extraídos del SIMA 2017, se sitúa en **874 veh/1.000 hab (590 turismos)**, un valor por encima de Málaga (713 veh/1.000 hab, 463 turismos) media provincial (733 veh/1.000 hab.), andaluza y nacional (ambas, 707 veh./1.000 hab.). El alto índice de motorización se debe a la necesidad de hacer un elevado número de desplazamientos para recorrer distancias relativamente cortas, a causa de la A-7 que ejerce un gran efecto barrera N-S, y del carácter extenso, disperso y lineal del territorio del territorio.
- El **número medio de viajes**, según la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM), en un día laboral medio el numero medio de viajes realizados por los ciudadanos en el área de Marbella es de **251**.
- La movilidad, desde el punto de vista del **reparto modal**, se reparte entre el **58%** de los viajes en modos de transporte motorizados privados frente al **5%** de los sistemas de transporte públicos, según datos del PMUS de Marbella. En el caso de los viajes no motorizados, el porcentaje es del **37%**, valores bajos para lo habitual en otras ciudades, donde los desplazamientos a pie se elevan frente al uso del coche.
- Por otra parte, el tipo de transporte principal de entrada a la Marbella, según datos del sector turístico es un **72%** en avión, un **23%** en vehículo propio, un **2%** en tren, y un **1,2 %** en Bus, y el resto en otros medios.
- La movilidad por motivos de viaje a nivel territorial en Marbella tiene el siguiente reparto por **motivos de viaje**: laboral un **25,1%**, estudios un **17,30 %**, Compras un **15,1%** y Ocio-Deportivo **13,90 %**.

La caracterización básica de los núcleos urbanos de Marbella y San Pedro Alcántara respecto de la **capacidad viaria y accesibilidad del sistema general viario urbano**, conforme se extrae del PMUS de Marbella son:

- En el **núcleo urbano de Marbella**, el **95 %** de los viarios del sistema general tiene ambos sentidos de circulación, el **72 %** de la trama viaria

está sometido a una alta demanda motorizada, siendo casi el **30 %** de los viajes comerciales y el **70 %** de los mismos es de tráfico de paso.

- En el **núcleo urbano de San Pedro Alcántara**, más del **95 %** cuenta con doble sentido, el **51 %** de la trama viaria está sometido a una demanda alta motorizada, el **22 %** de los viajes es por motivos residenciales, el **20 %** de ocio y recreo, el **10 %** por motivos comerciales. El tráfico predominante sobre el viario es de destino es un **38 %** y de paso un **62 %**.

Por otra parte, a escala de movilidad urbana y metropolitana existen **grandes nodos de atracción y generación de viajes**, asociados a distintas demandas que dan la estructura básica del sistema de movilidad :

- Los **centros de trabajo** como Los polígonos industriales Las Albarizas, Elviria, San Pedro, la Ermita, etc, donde se concentran grandes volúmenes de demanda de flujos y accesibilidad laboral.
- **Centros comerciales**, en gran medida dispersos, donde a las demandas por motivo de compras se superponen a las de ocio y las laborales como el C.C. La Cañada. Y Puerto Banús.
- Redes Comerciales y Administrativas donde a las demandas asociadas al motivo compra, ocio y laboral, se le superponen las administrativas, gestión, servicios, etc . Son por ejemplo los **Centros Urbanos de San Pedro y Marbella**.
- **Nodos de ocio** diurno como playas y paseos marítimos donde surgen todo tipo de actividades laborales, ocio, servicios, así como de ocio nocturno como Puerto Banús, Puente Romano o el Puerto Deportivo de Marbella.

Aunque Marbella no se encuentra incluida dentro del **Área Metropolitana de Transporte de Málaga**, como referencia en la caracterización de la movilidad metropolitana en la misma, según la EDM de 2011 en día laborable se realizan un promedio de **2,2** viajes por persona y día, y cuyo reparto modal por trabajo o estudios es de **48,6%** en vehículo privado, **41,9%** peatonal y ciclista y tan solo un **7,2%** en transporte colectivo, variando muy poco los porcentajes para todos lo motivos en su conjunto.

Para concluir este apartado cabe señalar sintéticamente algunas de las conclusiones de un **Estudio sobre la Movilidad del MITMA** con tecnología Big Data para los principales municipios de España durante 2020-2021 tomando como referencia para el estudio un periodo de referencia justo anterior al inicio de la pandemia por Covid-19. Dicho periodo nos brinda las siguientes conclusiones sobre el patrón de movilidad de Marbella:

- **Patrón de movilidad intermunicipal:** La movilidad global o balance medida en viajeros-km es aproximadamente un **20 %** interna, y las entradas y salidas al municipio representan el **80 %** restante , reduciéndose en balance proporcionalmente en fin de semana un 23%, salvo en periodo estival en que ocurre justamente lo contrario . Lo anterior nos indica que los viajes entreparos y salientes del territorio representa un altísimo porcentaje respecto del total, confirmando así

el carácter metropolitano de su principal eje de comunicaciones y que los viajes desde el exterior al interior de Marbella es la que principalmente condiciona el sistema.

- **Patrón de Movilidad Intramunicipal:** La movilidad en fin de semana es aproximadamente un **15 %** inferior al del resto de la semana, salvo en julio y agosto que se incrementa ligeramente. La distancia que recorren se distribuye en que el **15% se mueven hasta los 2 km**, el **26 % entre 2 y 5 km**, el **34% entre 5-10 km y más de 10 km el 20 %**. Es decir que tenemos un porcentaje alto de movilidad motorizada que podría por distancia potencialmente trasladarse a modos ciclistas y peatonales.

3.4.4.- El sistema de comunicaciones de la planificación existente. Evolución de sus características y funcionalidades principales.

La situación actual de los **Sistemas Generales de Vialidad y Comunicaciones** que definía el PGOU de 1986, se describe en el siguiente cuadro resumen, en donde se indica una síntesis de su situación planificada, situación actual y de propuesta inicial para el nuevo PGOM (No se incluyen las Vías Pecuarías por ser objeto de análisis y propuesta en el marco de las afecciones territoriales medioambientales).

En el **PGOU de 1986** inicial se definía una Estructura y Jerarquía Vial consistente en el establecimiento a escala territorial de una serie de Vías Básicas Intermunicipales (AP-7, A-7, antes N-340, A-397, A-355, A-7176), y a escala urbana y local una serie de Vías de Acceso a Playas. Asimismo, definía un esquema básico de Calles Peonales y de Aparcamientos y la Estación de Autobuses de Marbella localizada en la Avda. Severo Ochoa, hoy ejecutada en la Avda. del Trapiche.

Cabe señalar que desde la entrada en vigor del PGOU vigente se han ejecutado como principales viarios la actual **Variante de la A-7** (entró en servicio en enero 1994), y que comparte tronco común con la **AP-7**, la cual se trata asimismo de un nuevo sistema estructurante territorial ejecutado en el año 2001 que discurre por el término municipal de los tramos oriental y occidental en un itinerario sensiblemente ajustado a la reserva de terrenos que mantenía el PGOU vigente para dicha autopista, que sin embargo mantenía la reserva de terrenos al norte del núcleo urbano de Marbella, y que funcionalmente pretendía ser objeto como propuesta futura de **Variante de la AP-7**, hoy descartada por su inviable impacto económico y medioambiental. Asimismo se incluía como **conector territorial AP-7/A-7** una reserva de terrenos que se destinaban para conectar el actual tramo oriental de la AP-7 con la A-7 en la zona de Los Monteros, sin ejecutar y de difícil topografía y parcialmente ocupada por edificaciones y campos de Golf.

Cabe indicar igualmente que de manera complementaria, en la **Adaptación Parcial del PGOU del 86 a la antigua LOUA** se incluyó una red metropolitana de tráfico motorizado, no motorizado y peatonal que

establecía la definición sobre un sistema jerárquico del viario municipal de las redes anteriores así como de aparcamientos, y de los elementos estructurantes de la red de transporte público con la finalidad o vocación de dar preferencia desde el planeamiento urbanístico a los medios públicos y reducir las necesidades de transporte privado. En dicho esquema funcional se definía como principal eje de comunicación la antigua Carretera N-340, cuyo tramo urbano hoy cedido forma parte de la Red Básica del municipio como tronco común del transporte público urbano que enlaza con la actual Estación de Autobuses.

Adicionalmente, se trazaba la principal red de tráfico rodado que, a través de una Red Primaria y Transversal a ella, permite la conexión de las principales urbanizaciones y accesos a la playa. Además, con el objetivo de potenciar la intermodalidad se propuso una red de aparcamientos disuasorios en el perímetro de ambos núcleos urbanos de Marbella y San Pedro. Por último, se propuso una red peatonal y ciclista paralela a la costa y coincide con la Senda Litoral (Vía Ciclo-Peatonal).

Así, centrándonos en la realidad planificada del sistema viario, tomando como punto de partida los antecedentes anteriores, en el actual PGOU de 1986, se define la siguiente estructura y jerarquía viaria vigente:

1. Red Vial de Tráfico Motorizado territorial, metropolitano y urbano:

- **Red Básica de carácter territorial** compuesta por la Autopista de Peaje AP-7 y la actual A-7 (antigua CN-340). Asimismo, conforma la Red Vial Básica la Carretera A-397 de San Pedro-Ronda, (cuyo tramo urbano ha sido cedido recientemente al Ayuntamiento de Marbella), la Carretera A-7176 de Istán, y la Carretera A-355 de Ojén, todas ellas poniendo en comunicación comarcal e intercomarcal el interior con el núcleo urbano de Marbella.
- **Vías Primarias y Secundarias del Sistema Urbano** compuesta básicamente por las Vías Urbanas que comunican barrios y núcleos urbanos principalmente con la A-7, así como el resto de Vías Urbanas longitudinales que tienen una cierta continuidad, y por la Vías Colectoras Distribuidoras que partiendo de la red viaria básica territorial permiten la conexión de las distintas urbanizaciones y sectores urbanos.
- **Red Vial No Motorizada** compuesta por los siguientes ejes litorales de movilidad: peatonal y ciclista: (principalmente soportados por la Senda Litoral):
 - a) **Vías Peonales:** que define a lo largo del litoral un itinerario principal peatonal, coincidente en su tramos realizados con los actuales Paseos de Marbella y San Pedro y Senda Litoral.
 - b) **Carriles Bici:** que define a lo largo del litoral un itinerario ciclista principal, paralelo y conjuntamente con el anterior.

2. Aparcamientos

- Aparcamientos que definen una serie de aparcamientos superficiales y subterráneos del Sistema General, principalmente concentrados en núcleos urbanos de Marbella y San Pedro Alcántara, de características de alta rotación y mixtos.

3. Infraestructura de la Red de Transporte Público

- Estación de Autobuses de Marbella (En Avda. del Trapiche.)
- Red y paradas de Transporte Público cuyos itinerarios principales coincidente con gran parte del eje de la antigua N-340 (A-7).

4. Puertos

- Puerto Banús
- Puerto Deportivo Virgen del Carmen de Marbella-Estepona
- Puerto Pesquero de La Bajadilla
- Puerto de Cabopino

5. Transporte de Mercancías (Logística)

- Pese a que el PGOU de 1986 preveía una reserva de suelo en el actual P.I. de La Ermita, destinada un Centro de Distribución de Carga (Centro Logístico), no se llegó a ejecutar, habiendo quedado dicha funcionalidad si viabilidad en su emplazamiento.

En cuanto a las características dimensionales del sistema viario existente, cuya longitud total actual de viales es de **824,7 km**, tenemos lo siguiente:

Longitud de Carreteras (incluyendo Tronco y Ramales):	94,9 km
Longitud de Vías de Servicio de Carreteras:	6,3 km
Total longitud del Sistema Vial supramunicipal:	101,2 km
Vial Urbano del Sistema General (Red Principal, 25%):	179,8 km
Vial Urbano del Sistema Local (Red Secundaria, 75%):	543,7 km
Total longitud del sistema viario municipal:	723,5 km
Total longitud de vías urbanas e interurbanas en Marbella:	824,7 km

Asimismo, la **superficie de suelo viario** destinada según el PGOU de 1986 principalmente a los sistemas de comunicaciones de carácter supramunicipal, interurbano y periurbano era aproximadamente de **6,87 millones de m²** de los cuales 1,67 millones (el 24 %) no se han ejecutado, mientras que la destinada principalmente al sistema general viario de carácter urbano era de **1,44 millones de m²** de los que 0,19 millones (el 13%) no se han ejecutado. En total la superficie planificada de los sistemas generales viarios era de **8,31 millones de m²** (no incluyendo la superficie entonces computada como sistema general de vías pecuarias – SG-C-II y SG-C-12) de los cuales 1,86 m² (el 22%) no se han ejecutado, estando en su mayor parte ocupados por edificaciones y/o distintos usos urbanos.

CÓDIGO IDENTIFICATIVO EN EL PGOU 1986	DENOMINACIÓN EN EL PGOU 1986	SITUACIÓN ACTUAL (REALIDAD EXISTENTE)	SITUACIÓN EN EL NUEVO PGOM
SG-C1	CARRETERA NACIONAL CN-340	Actual Trazado de A-7 y Tramo antiguo CN-340 desafectado hoy como Vía Urbana perteneciente al Sistema General Vial (Avda. Severo Ochoa- Avda. Ricardo Soriano- Avda. Príncipe Alfonso de Hohenlohe)	Mantener y Recodificar el Tramo Urbano desafectado
SG-C2	VARIANTE CN-340	Actual trazado de la variante de la A-7. No se ha ejecutado en su totalidad según previsiones del PGOU 1986. No discurre en la zona de Nueva Andalucía y San Pedro por donde se había hecho la reserva de terrenos, encontrándose actualmente los mismos parcialmente ocupados por urbanizaciones, tanto en Suelo Urbano como Rústico	Mantener y Redenominar el trazado ejecutado de la A-7. Eliminar reserva de terrenos planificados y no ejecutados ni afectos por la actual A-7.
SG-C3	CIRCUNVALACIÓN O RONDA DE MARBELLA	Trazado Ronda de Circunvalación Interior del núcleo urbano de Marbella. Vía Urbana perteneciente a la Red Primaria	Mantener
SG-C4	TRAVESÍA CARRETERA DE RONDA	Antigua Travesía Urbana en San Pedro Alcántara de la antigua A-397 hoy desafectada como Vía Urbana de la Red Principal	Mantener y Redenominar como vial urbano desafectado
SG-C5	VARIANTE CARRETERA RONDA – SAN PEDRO	Tramo de la antigua carretera autonómica A-397 (entre enlace de la A-7 y límite del Término Municipal) de Marbella) que pertenecía a la Red de Carreteras de Andalucía. Dicho tramo ha sido cedido recientemente como Vial Urbano de la Red Principal al Ayuntamiento de Marbella	Mantener dentro del sistema general vial principal y proponer integración urbana y así como reserva de terrenos para su duplicación de calzada
SG-C6	CARRETERA A ESTEPOÑA	Vial de la Red Principal municipal parcialmente ejecutado y cuya reserva de terrenos se encuentran la mayor parte de los mismos ocupados por edificaciones en Suelo Urbano al Norte del núcleo urbano de San Pedro Alcántara	Eliminar la planificación de reserva en terrenos ocupados y evaluar alternativas de trazado y de continuidad sobre trazado ejecutado
SG-C7	CARRETERA DE ISTÁN	Trazado actual de la Carretera A-7176 perteneciente a la Red de Carreteras de Andalucía (Red Complementaria Metropolitana). Se ha planificado y aprobado (pendiente de ejecución) un proyecto de integración urbana y cesión de dicha carretera en su tramo entre la Avda. Príncipe Alfonso de Hohenlohe y el paso superior sobre la A-7	Mantener y reajustar sensiblemente el trazado al proyecto planificado. En su caso, integrar en la red principal como vial urbano el tramo cedido.
SG-C8	CARRETERA DE OJÉN	Trazado actual de la Carretera A-355 perteneciente a la Red de Carreteras de Andalucía (Red Intercomarcal) cuyo tramo urbano entre el enlace del C.C. La Cañada y la Avda. Severo Ochoa ha sido desafectado como Vía Urbana de la Red Principal municipal. En su PK 37, a la altura del Cementerio Municipal, se encuentra en fase de estudio la propuesta de un nuevo enlace de carreteras para el acceso al futuro palacio de justicia de Marbella y otros equipamientos en dicha zona.	Mantener tramo actual de A-355 con PK final en la rotonda norte del Enlace de la Cañada (sin incluir esta) y reajustar superficies a la realidad existente. Redenominar tramo urbano cedido y adecuar su sección viaria actual.
SG-C9	AVENIDA ORIENTAL	Vial Urbano Principal de penetración al centro de San Pedro Alcántara	Mantener
SG-C10	CALLE MAINAKE	Vial Urbano Principal en San Pedro Alcántara que se corresponde con las denominadas Avda. Virgen del Rocío, Avda. Príncipe de Asturias y Avda. Jorge Guillén. Dichos viales se constituyen en un importante eje urbano para el núcleo de San Pedro y forma parte de su Ronda Urbana que discurre en la mitad oeste de su núcleo urbano.	Mantener y reforzar con su continuidad de trazado hacia el Este y conexión con la antigua Carretera A-397, hoy vía urbana, para cerrar dicha Ronda
SG-C13	ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE SAN PEDRO ALCÁNTARA	Parcela de Suelo Urbano ocupada y edificada de uso Residencial	Ubicar Nueva Estación a parcela prevista junto enlace A-7
SG-C14	ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE MARBELLA	Parcela de Suelo Urbano edificada de uso Residencial.	Ubicar Nueva Estación a su posición actualmente existente
SG-C15	ESTACIÓN DE DISTRIBUCIÓN DE CARGA	Parcela de Suelo Urbano edificada de uso Industrial.	Buscar alternativas y reubicar Nueva Estación de Transporte de Mercancías (ETM) en los entornos del Pl. de San Pedro y norte del Pl. Las Albarizas
SG-C16	PUERTO BANÚS	Se mantiene igual	Mantener y proponer ampliación (Según PITMA y Avance POTCSO)
SG-C17	PUERTO DEPORTIVO MARBELLA	Se mantiene igual	Mantener
SG-C18	PUERTO PESQUERO LA BAJADILLA	Se mantiene igual	Mantener y proponer ampliación (Según PITMA y Avance POTCSO)
SG-C19	PUERTO CABOPINO	Se mantiene igual	Mantener
SG-C20	PASEO MARÍTIMO MARBELLA	Se corresponde con el actual Paseo Marítimo	Mantener
SG-C21	PASEO MARÍTIMO SAN PEDRO	Se corresponde con el actual Paseo Marítimo	Mantener
SG-C22	AUTOVÍA ORIENTAL (AP - 7)	Se corresponde con la reserva planificada de terrenos de la actual AP-7 Autopista del Mediterráneo, incluyendo conector con la A-7 en la zona de Los Monteros. Se ha ejecutado parcialmente quedando por ejecutar el tramo al norte del núcleo urbano de Marbella que se corresponde con la situación propuesta de Variante de la AP-7	Mantener pero con el trazado actual ejecutado e identificado como SG-C24 y proponer reubicar conector entre AP-7 y A-7 entonces planificado pero con una nueva y más óptima ubicación mas próximo al Hospital Costa del Sol. No se propone mantener la variante prevista de la AP-7 al norte de Marbella por su insostenibilidad medioambiental y económica.

Tabla 14: Situación actual y propuesta de los Sistemas Generales de Comunicación planificados del PGOU 86 vigente (No se indican las SG-C11 y SG-C12 correspondientes a Vías Pecuarias)

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfed22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



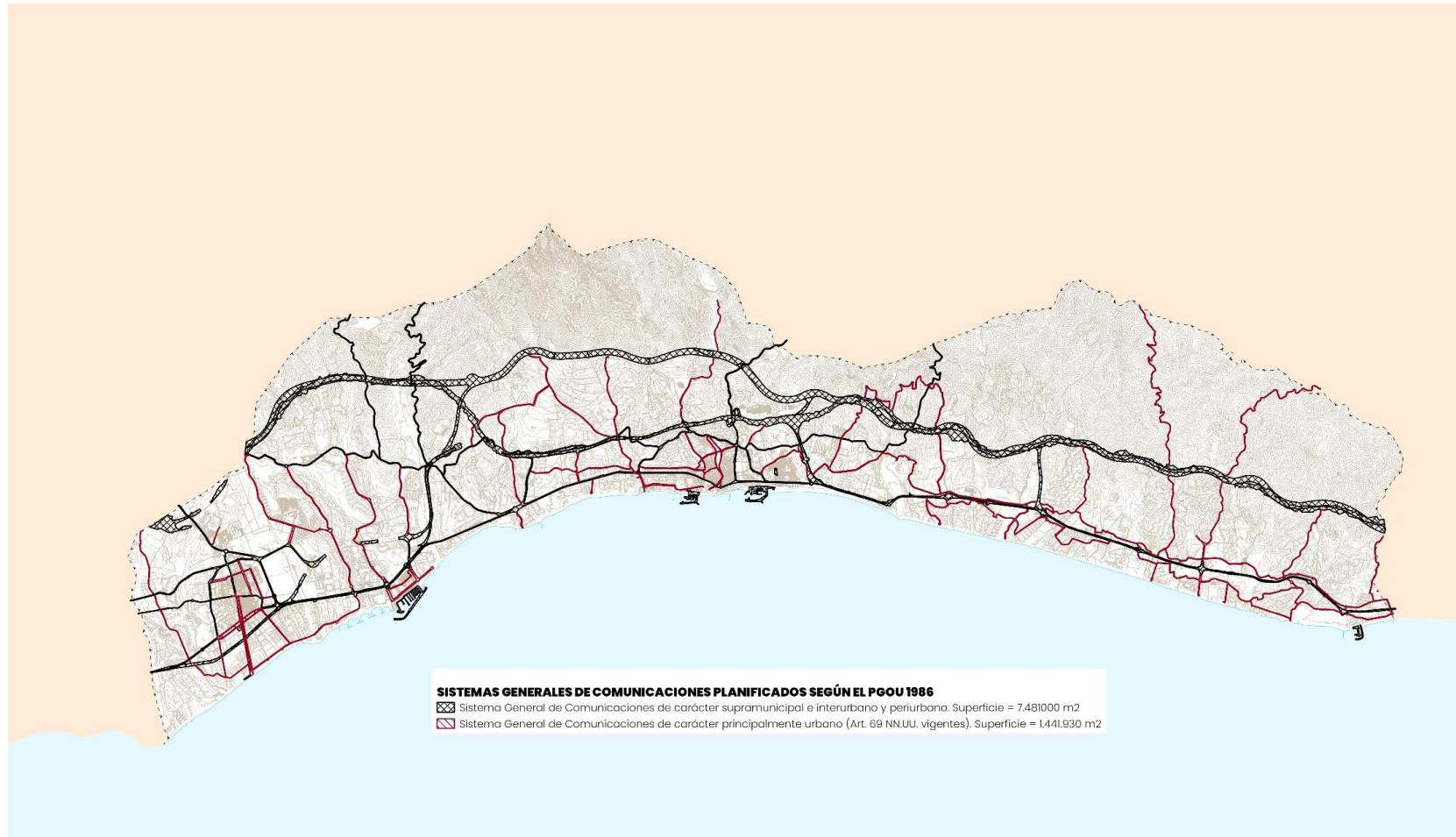


Ilustración 52: Los Sistemas Generales de Comunicaciones planificados según el PGOU de 1986

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



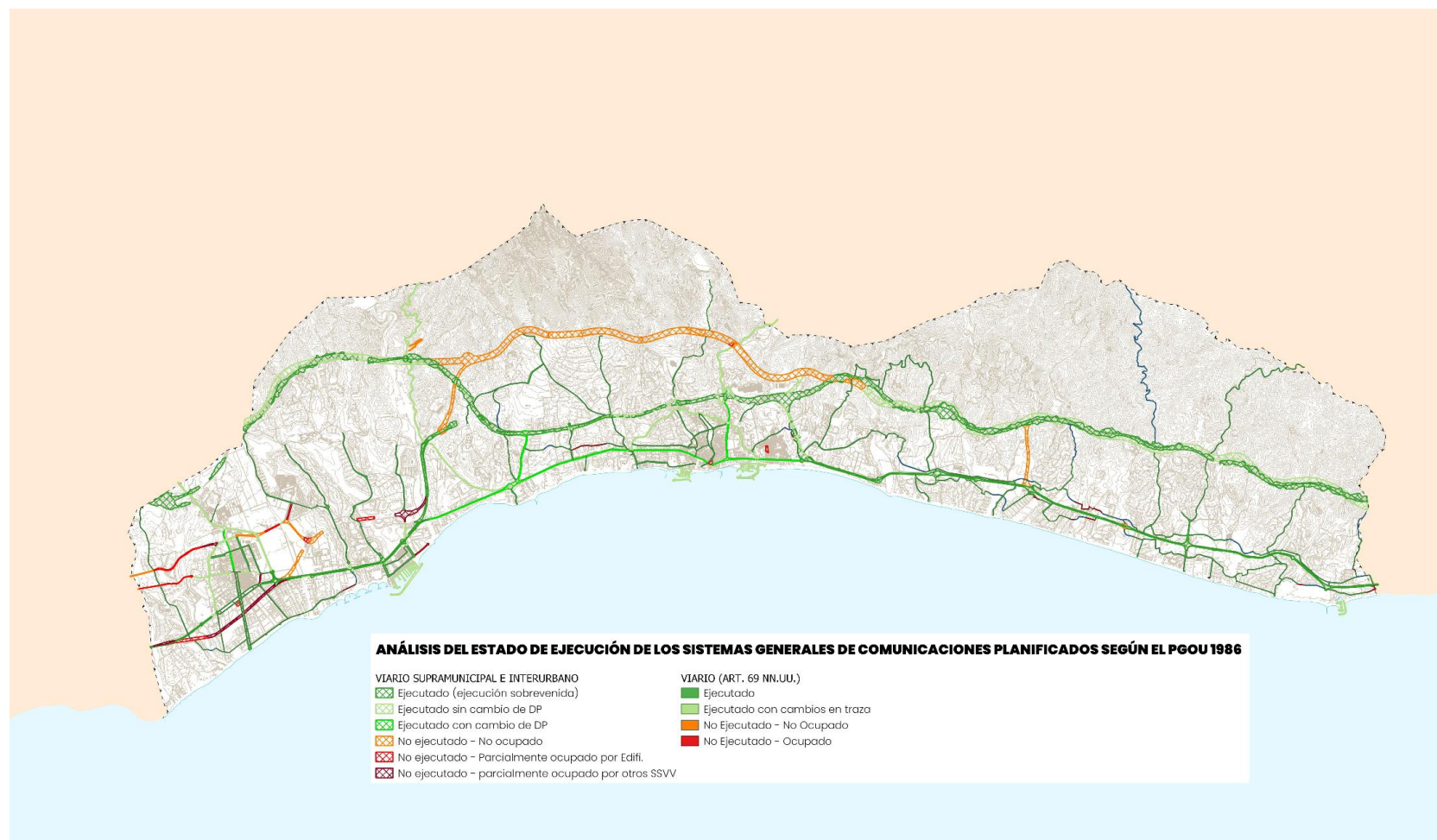


Ilustración 53. Estado de ejecución de los Sistemas Generales Planificados según PGOU de 1986

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



3.4.5.- Los sistemas viarios territoriales y urbanos estructurantes existentes

Situación de partida

Actualmente, y tras más de 30 años de vigencia del PGOU de 1986 con sus correspondientes modificaciones y con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en vigor, aunque pendiente igualmente de revisión, hoy día la situación y diagnóstico del **sistema general viario y de transportes** que nos encontramos tiene la siguientes características y funcionalidades, que deberán ser contempladas como fundamento en las propuestas para el nuevo modelo de movilidad sostenible que se propone en la revisión del nuevo PGOM de Marbella.

Como una primera aproximación al **análisis de la estructura territorial y urbana existente** a fin de caracterizarla y diagnosticar sus deficiencias con objeto de proponer soluciones a las mismas, tenemos unas estructuras urbanas dispersas e inconexas articuladas todas ellas en torno a una A-7 congestionada por solapamiento de movimientos locales, metropolitanos e incluso de largo recorrido, con unos núcleos urbanos tradicionales en torno a los núcleos urbanos de Marbella, San Pedro, Elviria y Puerto Banús como centros funcionales de nivel inferior. Este modelo territorial existente expresa actualmente una ciudad difusa, donde todas las relaciones de movilidad se concentran en la única infraestructura de desplazamiento con capacidad de garantizar la accesibilidad, es decir, la **A-7, eje principal de comunicaciones en Marbella**, dando cobertura a todos los diferentes tipos y clases de desplazamiento, tanto de carácter exterior al municipio, como los desplazamientos internos locales.

En resumen, **un modelo territorial inconexo y falto de estructura**, en donde la dispersión en el patrón de ocupación del territorio favorece la mayor utilización del vehículo privado, siendo este tipo de viajes en Marbella predominante, con amplia diferencia respecto a los modos de transporte público colectivo o sostenibles. Estas circunstancias, agravadas por las difíciles condiciones topográficas, hacen que cualquier actuación en materia de nuevas infraestructuras territoriales suponga elevadas inversiones públicas, en algunos casos de carácter insostenible. Como consecuencia de todo ello se producen congestiones crónicas de la movilidad a todas las escalas en el eje litoral de la A-7 y, puntualmente, en el interior de los núcleos de Marbella y San Pedro.

El Sistema Territorial y Metropolitano

A escala territorial y metropolitana nos seguimos encontrando con una **Red Vía Básica Territorial y Metropolitana** constituida por las carreteras de alta capacidad **A-7 y AP-7** que conforman los ejes costeros y principal conexión con el exterior, y las carreteras convencionales **A-397** de Ronda, **A-355** de Ojén y **A-776** de Istán, que articulan las comunicaciones de Marbella y la Comarca de la Costa del Sol hacia el interior.

El **Sistema Territorial y Metropolitano**, a su paso por Marbella este sistema territorial se divide en tres tramos de Este a Oeste. El primer tramo se compone por la Autopista de peaje AP-7 y A-7 desde el Límite Este del T. M. al enlace del C.C. La Cañada, cuyos ejes discurren paralelamente a la línea de costa. El segundo tramo desde el C. C. La Cañada hasta las Lomas de Marbella, está formado solo como tronco común por la A-7/AP-7, con tres carriles por sentido, siendo este tramo el de mayor intensidad de tráfico en todo el municipio (IMD casi 100.000), superponiéndose en él tres flujos: territoriales, metropolitanos y los de distribución urbana. El tercer tramo del sistema, desde Lomas de Marbella, hasta el límite Oeste del T.M. es el formado de nuevo por ambas vías, la AP-7 y la A-7.

La Autopista de peaje del Mediterráneo AP-7

Presenta, como se ha dicho, dos tramos de control de peaje, uno situado al Este del Término Municipal y otro situado al Norte de San Pedro. Dichos tramos están separados por el actual tramo central (**Variante A-7 de Marbella**), excluido del peaje, siendo éste la conexión central y principal de los movimientos de la A-7 entre los extremos oriental y occidental de Marbella. Al ser el principal eje de distribución urbana y metropolitana del municipio al comunicar los centros urbanos principales y las urbanizaciones en que se dispersan en gran parte del litoral municipal.

En el tramo del sistema viario de alta capacidad de la AP-7 libre de peaje (**Tronco común con la A-7**), existen actualmente dos principales enlaces de conexión entre las distintas escalas con el núcleo urbano de Marbella, y que son las siguientes:

- **Enlace de La Cañada:** es la conexión principal con el núcleo urbano de Marbella y presenta problemas de capacidad y funcionalidad, soportando un elevado nivel de congestión en horas punta por la superposición de tráfico a distintas escalas y el tráfico heterogéneo con motivo comercial, de servicios y de ocio al que induce el centro comercial de La Cañada, así como las actividades y usos comerciales adyacentes. Dicho enlace tiene problemas de capacidad por una falta de espacio y diseño funcional y geométrico insuficiente de las glorietsas de giro en ambos lados de la vía. Podría valorarse por su incidencia territorial la viabilidad de una posible remodelación integral con ampliación del actual enlace, al menos de la capacidad de sus glorietsas, principalmente la sur.
- **Enlace del Trapiche:** de conexión con la Avda. del Trapiche y las urbanizaciones situadas al norte del núcleo urbano de Marbella. La insuficiente dimensión de las glorietsas de giro en ambos lados, así como principalmente la desequilibrada geometría y baja funcionalidad del entronque (muy próximos entre sí) con dichas glorietsas de los ramales de enlace con el tronco de la variante de la A-7, limitan su capacidad real e inducen en horas punta a unos niveles de servicios muy bajos, y por tanto, manteniendo niveles de saturación

altos en horas punta principalmente de mañana. La solución a dichos problemas, al igual que ocurre con el enlace anterior, pasa por la microsimulación de tráfico con las herramientas informáticas adecuadas ante distintas alternativas de mejora y, proponer en su caso, las mejoras funcionales y estructurales que sean necesarias.

- **Enlace de Nagüeles** situado al noroeste del núcleo urbano de Marbella, en el PK 178, y que sirve de articulación territorial entre los sistemas viarios de la AP-7 y la A-7, pero también con el sistema viario municipal de Marbella al permitir los movimientos desde y hacia el viario anterior directamente desde la urbanización Arroyo Nagüeles a través de una glorieta sur intermedia y Arroyo Las Piedras (que adolece de una glorieta norte intermedia de articulación) en el sector occidental del núcleo urbano de Marbella. Suele tener un funcionamiento con niveles de servicio normales y muy excepcionalmente se encuentra congestionado.
- **Enlace de Peaje** al norte del núcleo urbano de San Pedro que sirve de acceso con la AP-7 de peaje obligado en entrada y salida. Sirve asimismo de conexión de la AP-7 con la carretera de Ronda A-397 cuyo tramo urbano conecta aquella con la A7 sirviendo de conector regional hacia el interior.
- **Enlace de conexión de sistemas territoriales entre la AP-7 y la A-7** próximo al Este del enlace de la Cañada descrito anteriormente. Se trata de un nudo territorial que articula el sistema de largo recorrido de la AP-7 con el metropolitano y medio recorrido de la A-7. Dicho nudo permite los movimientos entre ambos sistemas salvo desde la AP-7 hacia la A-7 en sentido Málaga-Marbella, que hay que hacerlo a través del enlace de La Cañada retándole funcionalidad y eficacia en dichos movimientos.

Cabe señalar que desde la actual redacción en su fase de **Avance del POTCSO** se plantean inicialmente a nivel territorial 3 nuevos enlaces vinculados a la AP-7: Istán, Los Moteros y Elviria, los cuales tratan de relacionar las escalas territoriales y metropolitanas de Marbella y cuya funcionalidad es necesaria, más aun desde un planteamiento base de liberalización por completo la AP-7. Sin embargo, debido a la última orden de accesos y a la nueva normativa de trazado, se han limitado y condicionado funcional y técnicamente aún más los accesos a Autopistas y Autovías, el enlace propuesto, por su ubicación, con la carretera de Istán por su ubicación y topografía desfavorable sería de mayor impacto económico y ambiental que los otros dos, ya que los ramales de acceso demandarían mucha mayor longitud y ocupación de suelo. En contra, la ubicación propuesta de los otros dos enlaces sí es más favorable ya que además podrían aprovechar pasos superiores existentes sobre la AP-7. No obstante el de Elviria propuesto se encuentra muy próximo al de Calahonda y técnicamente es más desfavorable que el de Los Monteros, con lo que la justificación y funcionalidad territorial del mismo quedaría reducida, toda vez que su emplazamiento propuesto entraña dificultades

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



técnicas y su continuidad como conector en el sistema urbano estaría comprometido por las ocupaciones existentes tanto de campos de golf como de urbanizaciones.



Ilustración 54: Vista aérea ortofoto ámbito propuesto de emplazamiento de un nuevo enlace en AP-7

No obstante, el MITMA tendrá que aceptar o condicionar total o parcialmente las propuestas de dichos enlaces inicialmente propuestas en el Avance del POTCSO así como la de liberar, en su caso, la AP-7 sobre la que descansa parte de su utilidad y eficacia. El PGOM apuesta, en un contexto de sostenibilidad, como más viable por el **Enlace de Los Monteros**, situado próximo al Noroeste del Hospital de la Costa del Sol, que además viene a reubicar y sustituir funcionalmente el conector territorial-urbano ya planificado en el PGOU vigente al Este de dicho equipamiento sanitario. Dicho enlace se convertiría así en el principal nudo de articulación territorial-urbano en la zona de Las Chapas de Marbella, e induciría sin duda un trasvase de tráfico de la A-7 a la propia autopista en ambos sentidos, al facilitar la comunicación con el equipamiento territorial.

La Autovía del Mediterráneo A-7

La **A-7** en la actualidad está catalogada como Autovía (en realidad se trata y tiene características propias de una **carretera multicarril** de carácter metropolitano), cuya mayor parte del trazado está limitado a **80 km/h** y con diferentes intersecciones al mismo (**50 accesos directos**) y distinto nivel. (12 enlaces.) Canaliza la **superposición del tráfico metropolitano y de mediano recorrido**, incluso parte del local, provocando dicha superposición funcional un **bajo nivel de servicio**, debido a los accesos directos al tronco de dicha vía, los cuales perturban el flujo estable y óptimo del mismo para niveles de servicio adecuados. Además, dicha

infraestructura viaria constituye una barrera territorial entre urbanizaciones al Norte y Sur de las misma debido a su falta de permeabilidad urbana,

Por otra parte, el **sistema de accesos urbanos directos** heredados del pasado y algunos enlaces no cumplen con la normativa actual, generando congestión por las entradas y salidas sin carriles de cambio de velocidad y una falta de seguridad vial impropia de una autovía urbana. Sin embargo el MITMA mantiene la A-7 clasificada entre su Red Básica de Carreteras y por tanto, las restricciones o en el mejor de los casos el condicionamiento para su transformación contendrá muchos retos y dificultades técnicas y funcionales, más aún cuando si se pretende introducir plataforma reservada en su dominio viario en un intento de buscar la inserción de un tercer carril o en el mejor de los casos de tramos de Vías de Servicio que permitan mejorar el sistema de accesibilidad urbana a carreteras.

En comparación con la AP-7, hay una descompensación clara de tráfico propiciada precisamente por la penalización que suponen los tramos de peaje de la AP-7 y de su **insuficiente sistema de accesibilidad urbana** por contar tan solo con dos enlaces con la A-7. Esta circunstancia provoca e intensifica de hecho el principal problema de la A-7 que es su congestión en horas punta, tanto en su tramo oriental, plagado además de accesos directos en Stop, en esquema en peine a las urbanizaciones de la zona (Los Monteros, Las Chapas, Elviria y Cabo Pino), como en el **tramo entre Puerto Banús y enlace con San Pedro y AP-7 (PK 171+100 y 173+900)**.



Ilustración 55: Esquema de accesos directos a la A-7 (44 Zona Las Chapas; 6 Puerto Banús - San Pedro)

Dicha situación anterior se ve agravada por la falta de funcionalidad de algunos accesos que provocan retenciones de entrada y un claro deterioro de su nivel de servicio debido a las **conexiones mediante accesos directos** de sus ramales en Stop sin carril de aceleración. Asimismo, el intercambio de movimientos entre la A-7 y el enlace anterior mediante rotonda de doble carril de la A-397, tiene como ramales de salida la Avda. Oriental hacia San Pedro y continuación de la antigua carretera autonómica (hoy ya municipal) de doble sentido cuya desigual distribución y carga de tráfico provoca en horas puntas una lenta evacuación desde la A-7 interfiriendo su flujo principal y provocando recurrentes retenciones en el

tramo descrito anteriormente que se acumulan a las provocadas por los accesos directos existentes en dicho tramo en ambos sentidos que alteran gravemente la capacidad y nivel de servicio del mismo.

El problema recurrente de Marbella respecto de la A-7 afrontando, no sólo cada temporada estival, sino que de manera cada vez más recurrente **atascos** a la espera de proyectos de mejoras para mitigar una situación contra la que clama no solo el sector turístico sino toda la sociedad en general, pasa sin duda por la ejecución de **proyectos de reordenación de accesos y vías de servicio que faciliten la movilidad en el tronco y la accesibilidad a través de sus enlaces** desde las distintas urbanizaciones y sectores urbanos que configuran la trama viaria de la red principal de Marbella. Esta propuesta de mejora de la accesibilidad urbana y de la seguridad vial, tendría más viabilidad que la inserción de un tercer carril que conllevaría a su vez la inserción del espacio para nuevos carriles de cambio de velocidad en ambos márgenes. Se trataría de actuación fundamental para el municipio de Marbella y la Costa del Sol ya que es el principal problema de movilidad urbana de la localidad y el segundo punto de mayor congestión de tráfico de la provincia de Málaga.

Por otra parte como información, cabe citar que al final de marzo de 2019 salía a exposición pública el **Proyecto de construcción de vía de servicio, carriles de trenzado y cambio de velocidad. Autovía del Mediterráneo A-7, calzada sentido Cádiz PP.KK. 184+800 (1040+400) y 188+200 (1036+800)**, que tiene por objeto la mejora de la seguridad vial en este tramo de la autovía A-7 que no dispone de un carril de servicio continuo en todo su trazado, lo que dificulta las incorporaciones desde las urbanizaciones. Si bien hasta la fecha aún no ha trascendido nada, si bien esta carretera registra una intensidad media diaria de vehículos (IMD) como ya se ha indicado en apartados anteriores que se aproxima en el tramo anterior los 80.000 vehículos/día, pudiendo llegar en verano a valores muchos mayores.

La A-7 en su tramo central tras abandonar el tronco común con la AP-7 y justo a la salida del túnel en la zona de Río Verde, cuenta con un **semienlace en sentido Málaga-Cádiz**, que articula en dicho sentido los movimientos con la **Carretera de Istán A-776** y con las urbanizaciones situadas al Este y Norte de Nueva Andalucía como Dama de Noche, Los Naranjos o Aloha. Sin embargo, los movimientos desde y hacia la A-7 en sentido contrario no están resueltos provocando un tráfico de paso hacia Marbella centro hasta Carretera de Istán y congestión en el enlace de la A-7 de Cristamar para buscar los destinos de los movimientos que vienen desde San Pedro o Estepona hacia las urbanizaciones referidas anteriormente. Por tanto, el déficit estructural y funcional del semienlace anterior queda manifiesto, y si bien, cuenta con algunas dificultades técnicas, se considera clave completar dicho enlace para los movimientos en sentido Cádiz-Málaga.

La reconversión superficial y multimodal del dominio viario de la A-7 a **bulevar metropolitano** que propone la actual redacción en su **Fase de**

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

***567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Avance del POTCSO precisa de un estudio exhaustivo del mercado del transporte y del tráfico en la franja litoral de la Costa del Sol para la adecuada justificación de la propuesta, ya que dicha conversión pasaría por la viabilidad previa de un trasvase muy importante del tráfico de medio y largo recorrido actual desde la A-7 a la AP-7, y por otra parte, para los recorridos más metropolitanos y locales, un trasvase, asimismo, importante del automóvil a modos de transporte público. Todo lo anterior sin perjuicio de las limitaciones técnicas de disponibilidad de espacio viario y funcionales de la articulación **movilidad-accesibilidad** que condicionaría la propuesta, que no obstante, pese a ser razonable desde un punto de vista territorial, precisará de su aprobación y visto bueno por parte del MITMA.

Por otra lado, nos encontramos las **vías transversales a los ejes costeros anteriores de comunicación con el interior**. Son las conexiones Norte-Sur y que son el soporte de las relaciones regionales comarcales de medio y largo recorrido con el interior. Se trata de carreteras convencionales autonómicas que articulan el interior no solo con Marbella y sino con la Costa del Sol. Son las siguientes:

La Carretera de Ojén (A-355)

Con un tramo de más de 2 km dentro del término municipal de Marbella, sirve de conexión al interior a través del eje de Ojén-Monda-Coin-Casapalma, con la A-7 en el enlace de ésta a la altura del C.C. La Cañada, sirviendo, asimismo, de conexión con el núcleo urbano de Marbella a través de la Avda. Luque de Lerma. Esta vía tiene un importante interés de desarrollo en el tramo descrito ya que en torno a ella podrían situarse posiblemente varios equipamientos y dotaciones municipales y supralocales, debiéndose potenciar su carácter urbano prácticamente hasta el límite del término y, asimismo, debe dotarse de un **nuevo enlace para un futuro espacio de equipamiento administrativo e institucional** (Futuro Palacio de Justicia, Comisaría de la Policía Nacional, Cuartel de la Guardia Civil, etc.) en la zona frente el Cementerio Municipal. Dicha propuesta se trata de un proyecto impulsado desde la Delegación de Obras e Infraestructuras del Ayuntamiento y coordinado con la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Junta de Andalucía al objeto de planificar un enlace a distinto nivel que articule los movimientos desde y hacia la carretera con el futuro desarrollo urbanístico de la zona.

Por otra parte, en la zona de la Triple A y Centro Ambiental de Marbella, junto al límite del T.M. de Marbella con Ojén, se está evaluando, asimismo, un **enlace** a distinto nivel que permitiría los movimientos desde y hacia la A-355 tanto con Marbella como con los equipamientos anteriores de manera más directa, así como mejorar las comunicaciones y accesibilidad con el centro de operaciones de la Delegación de Tráfico y Movilidad del Ayuntamiento de Marbella, cuyo equipamiento se sitúa también en dicho lugar. Aunque este enlace que se encuentra aún en fase de estudio de viabilidad por parte de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y

Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía tendría una clara utilidad en la mejora de los accesos a todos los equipamientos anteriores.

La carretera de Istán A-7176

Dicha Carretera autonómica de carácter comarcal comprende dentro del término municipal **dos tramos diferenciados**: uno de carácter netamente urbano de articulación urbana interior que discurre entre su conexión con la Avda. Bulevar Príncipe Alfonso de Hohenlohe hasta su enlace de conexión con la A-7, concretamente rotonda de acceso a la desaladora de Marbella, y desde este punto hasta límite de término municipal con un carácter más de vía convencional de comunicaciones comarcal hacia el interior (Istán). El interés de ordenación urbanística que presenta esta vía es su primer tramo para la articulación interna de la zona comprendida entre Lomas de Río Verde y Lomas de Marbella y Nagüeles, dado que su trazado transversal interior, con un adecuado **tratamiento de vía urbana**, dotándose de aceras y de algunas rotondas de articulación local, mejoraría la articulación de toda la zona. Sin embargo, las conexiones locales con esta vía son deficitarias y el enlace de conexión con la A-7 es incompleto y debe proponerse su ampliación como ya se ha apuntado.

En relación con los anterior, actualmente se está tramitando en fase de licitación un **proyecto de integración urbana y mejora de la seguridad vial** del primer tramo descrito anteriormente. Este tramo en cuestión, que da acceso a varias urbanizaciones, carece actualmente de aceras e iluminación, por lo que entraña una gran peligrosidad para los vecinos. Sus márgenes, por tanto, no son adecuadas a la cercanía con las viviendas, que generan muchos desplazamientos a pie y en bicicleta. La vía, de hecho, tiene una anchura inferior a seis metros, pese a que soporta un volumen de tráfico de más de 2.000 vehículos al día (11% vehículos pesados). **Una vez ejecutadas las correspondientes obras el tramo pasará a ser cedido al Ayuntamiento de Marbella como Vial Urbano.**

La Carretera de Ronda A-397 y Tramo urbano cedido

Aunque tras su reciente **cesión del tramo** que discurre por el T. M de Marbella de 3.020 m ya forma parte del sistema viario urbano de Marbella, dado que mantiene su funcionalidad de conector entre la AP-7 y la A-7, además de la **conexión intercomarcal entre San Pedro Alcántara y Ronda**, el tramo cedido y resto de trazado, constituye el principal eje de comunicación interior formando parte del sistema de accesos a la Costa del Sol a través de Ronda, y su tráfico (con una IMD >10.000) ha venido creciendo de manera continuada debido al carácter metropolitano por ser la vía que estructura y articula los crecimientos urbanísticos que se desarrollan en la zona norte de San Pedro Alcántara y de parte de los municipios de Benahavís y Estepona. Tiene conexión directa mediante enlace de Carreteras con la autopista AP-7 y con la A-7.

El tramo cedido de carácter urbano entre ambas conexiones presenta problemas de capacidad al sumarse tráficos de largo recorrido con desplazamientos metropolitanos y locales. Debido a su alto IMD y superposición funcional de tráficos debe ser una vía que lleve a cabo su **integración urbana y duplicación de calzada**, de manera que agilice el tráfico de reparto interior y de tránsito, y mitigar por otra parte los graves problemas de congestión que se producen desde su enlace con la A-7 hasta el de la AP-7.

El **proyecto de integración urbana y duplicación de calzada** con dos carriles en cada sentido e insertar en su nueva sección transversal nuevas infraestructuras como aceras, carriles bicis y alumbrado debería ser una prioridad municipal y se considera clave para los equipamientos públicos y privados que existen ya en la zona como el Polígono Industrial, el Estadio Municipal, el Parque de los Tres Jardines o la Finca de la Caridad y en ese sentido el presente documento de ordenación contempla las directrices y recomendaciones necesarias para llevarlo a cabo. Además dicho tramo cedido se considera, asimismo, clave para completar como eje viario la Ronda Urbana de San Pedro Alcántara y su articulación con Nueva Andalucía a través de nuevos nudos urbanos insertados en dicha vía.



Ilustración 56: Visto aéreo ortofoto de la A-397 y ámbito preferente para ejecución de nuevo nudo urbano de articulación entre San Pedro Alcántara y Nueva Andalucía

Por último, cabe señalar respecto de las **Carreteras A-355 y A-397** que el actual **Avance del POTCSO** plantea su transformación en vías de alta capacidad. Sin embargo, el **PITMA 2030** no contempla su conversión en autovías, solo actuaciones puntuales de mejora de su capacidad y seguridad vial. La primera que hace de conexión con el Valle del Guadalhorce por Coin y Casapalma (Autovía A-357) podría ser una alternativa eficaz de conexión interior al eje costero de gran interés para las actividades productivas y logísticas de esta zona. Sin embargo, la A-397 de conexión con Ronda tendría un mayor impacto económico y ambiental. En

todo caso, el tramo cedido al ayuntamiento de la A-397, como ya se ha dicho, debe duplicar su calzada para dar fluidez a los movimientos desde y hacia las rotondas de conexión con la A-7, ya que esta situación perjudica el nivel de servicio, ya dicho, entre dicha conexión y Puerto Banús.

El Sistema Urbano Estructurante. Red Viaria Principal

A la hora de abordar el **análisis del sistema urbano estructurante** de Marbella a escala metropolitana y urbana, sin duda el mismo no puede hacerse sin la referencia constante al sistema territorial al que conecta, principal eje litoral de vertebración metropolitana, que es la A-7, eje que como ya se indicó en su análisis da soporte a unas **estructuras urbanas dispersas e inconexas** que generan una casi constante situación de congestión por solapamiento de movimientos locales, metropolitanos e incluso de largo recorrido. A lo anterior hay que añadirle la conexión del sistema urbano estructurante a través de **accesos directos sin carriles de cambio de velocidad** siendo las conexiones en los enlaces, tal y como marca la normativa existente, además de deficitaria e insuficiente para resolver de manera eficaz al articulación entre la escala territorial y urbana, en algunos casos peligrosa con ramales de acceso sin carril de cambio de velocidad.

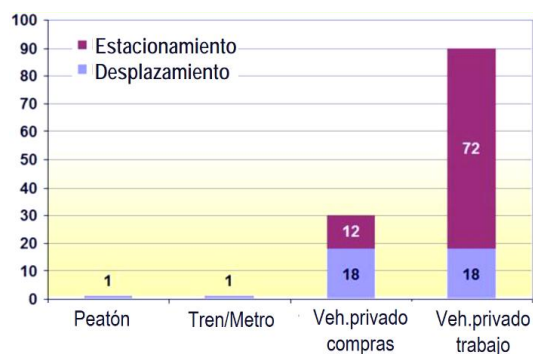


Figura 1: Consumo de espacio urbano por modos para desplazarse (m2/hora). Fuente: UITP

Además de las funciones de articulación y conectividad del sistema viario urbano, cabe detenernos aquí en observar que el protagonismo actual del vehículo privado en Marbella y su excesiva e **ineficiente ocupación del suelo** ha reducido la calidad y habitabilidad urbanas creando **congestión y contaminación e incrementado los costes sociales, ambientales y**

económicos. La movilidad constituye uno de los aspectos clave y básicos en la creación de ciudades más habitables y accesibles, siendo una de los principales sistemas de generación de calidad y sostenibilidad en una ciudad. En Marbella la movilidad motorizada privada ha sido siempre más que una opción de moverse una obligación creada por las desfavorables circunstancias urbanísticas existentes. El incremento de los índices de motorización en Marbella (uno de los más altos de España) así como los km recorridos de media por persona y vehículo han supuesto una mayor ineficiencia, si cabe, del automóvil como modo de moverse.

Se ha creído conveniente a la hora de abordar dicho análisis dividir el territorio en **4 zonas o áreas territoriales** que desde el punto de vista de la morfología del sistema viario y urbanístico comparten atributos y rasgos morfológicos y de función urbana similares. Así pues, en los siguientes subapartados se hace una descripción del **viario estructurante** así como un análisis de su funcionalidad y capacidad urbanas.

Zona de Marbella Central (Marbella – Nágüeles)

A escala urbana nos encontramos como **principal eje de distribución el tramo urbano de la antigua travesía de la N-340**, conformado de Este a Oeste por los siguientes tramos de vía urbana municipal: Avda. Severo Ochoa – Avda. Ramón y Cajal – Avda. Ricardo Soriano – Bulevar Príncipe Alfonso de Hohenlohe. Este eje urbano perteneciente a la actual Red Primaria municipal es clave en los sistemas de movilidad por tratarse del corredor longitudinal central que comunica todo el municipio con las áreas de mayor centralidad urbana como son Marbella, San Pedro y Puerto Banús, y con soporte de funciones metropolitanas, comerciales, de servicios, residenciales y turísticos.

El tramo central y de mayores conexiones transversales (**Avda. Ricardo Soriano-Avda. Ramón y Cajal**) ha sido objeto en su día de estudios para su semipeatonalización debido a la necesidad de armonizar los flujos y las actividades de ocio y recreo del Paseo Marítimo y su entorno hacia el Centro Histórico de Marbella, mitigando o eliminando el efecto barrera que supone en la actualidad. Esta situación de barrera debe corregirse adoptando **medidas de filtrado y calmado de tráfico de tránsito exterior** de medio o largo recorrido por el centro urbano de Marbella, en línea además con la futura delimitación de la Zona de Baja Emisiones de Marbella que previsiblemente delimitará el centro de la ciudad sujeta a las restricciones propias de dichos ámbitos y, por consiguiente, comportará medidas de restricciones y filtrado de tráfico, entre otras.

Hace ya tiempo que el entorno de Ricardo Soriano dejó de ser el **único epicentro social y comercial de Marbella** en el que se había convertido cuando el turismo impulsó la transformación de la antigua carretera general en una avenida urbana que, sin duda, puede suponer un foco de gran reclamo comercial y de atracción turística de la Costa del Sol, pero el exceso actual de tráfico y ruido acabó disuadiendo primero a los peatones

y después a algunas grandes firmas y locales comerciales. Hoy priman localizaciones como la Cañada o Puerto Banús. Este traslado del eje de la actividad comercial a la periferia de la ciudad puede revertirse o atenuarse con la peatonalización del Ricardo Soriano. Un proceso que debe acometerse por fases.

La **semipeatonalización** de un tramo de esta arteria, como primera medida, reduciendo la sección viaria y calmando el tráfico de paso un **25 %** (según acreditan los estudios que se hicieron en su día en el referido Estudio de Semipeatonalización), tendrían como principal resultado recuperar el atractivo comercial, tanto de tiendas como de establecimientos de hostelería, que actualmente se ha desplazado en parte a los grandes centros comerciales de la Cañada y Puerto Banús. La semipeatonalización de la Avenida Ricardo Soriano, en el tramo comprendido entre la calle Calvario y la Calle El Fuerte, supone que el tráfico que discurre por dicha avenida, deberá desplazarse a otras vías de circulación, fundamentalmente a la Ronda urbana, Huerta de los Cristales y Jacinto Benavente. Para poder absorber estas vías el incremento de tráfico estimado es necesario proceder a **relocalizar** las plazas de aparcamiento, existente en esos viales, plazas que se cifran, según el propio Estudio de Semipeatonalización en 332 plazas en la Ronda Urbana y 89 plazas en Huerta de Los Cristales.

Pese a la entrada en servicio de la Variante de la A-7 a principios de 1994, la Avda. Ricardo Soriano ha seguido manteniendo cierto **carácter de vía interurbana**, por lo que todavía constituye una cierta **barrera frente a la movilidad peatonal y ciclista** y dificulta la integración plena del casco antiguo y el resto de la ciudad, con la zona sur residencial y turística y con el Paseo Marítimo. En la actualidad todavía hay numerosos conductores que utilizan el centro de la ciudad para desplazamientos largos que, sin embargo, podrían realizarse por la variante de la A-7. De hecho según datos extraídos del estudio de viabilidad ya referenciado, el tráfico de paso por el centro de Marbella es del **53%** frente al **47%** de tráfico interno en el ámbito de influencia de dicho eje urbano. Asimismo, el principal motivo de los desplazamientos de paso en vehículo es el laboral con el 62% del total de los viajes, 25 % de gestión y trámites administrativos y el resto ocio y compras, según dicho estudio.

La situación actual de la zona de estudio, además de presentar las **mayores intensidades de tráfico de la red viaria urbana de Marbella**, tiene intensidades próximas a sus capacidades, teniendo en situaciones punta estados de congestión que generan un bajo nivel de servicio del tramo urbano afectado y del viario que se apoyan en él, especialmente en época estival debido al aumento significativo de turistas y de vehículos, generando una brecha funcional y una barrera urbanística con importantes impactos a la calidad del medio urbano y al confort de la zona centro para un gran número de viandantes y turistas. Dicha situación precisa de un tratamiento de reordenación viaria e integración urbanística.

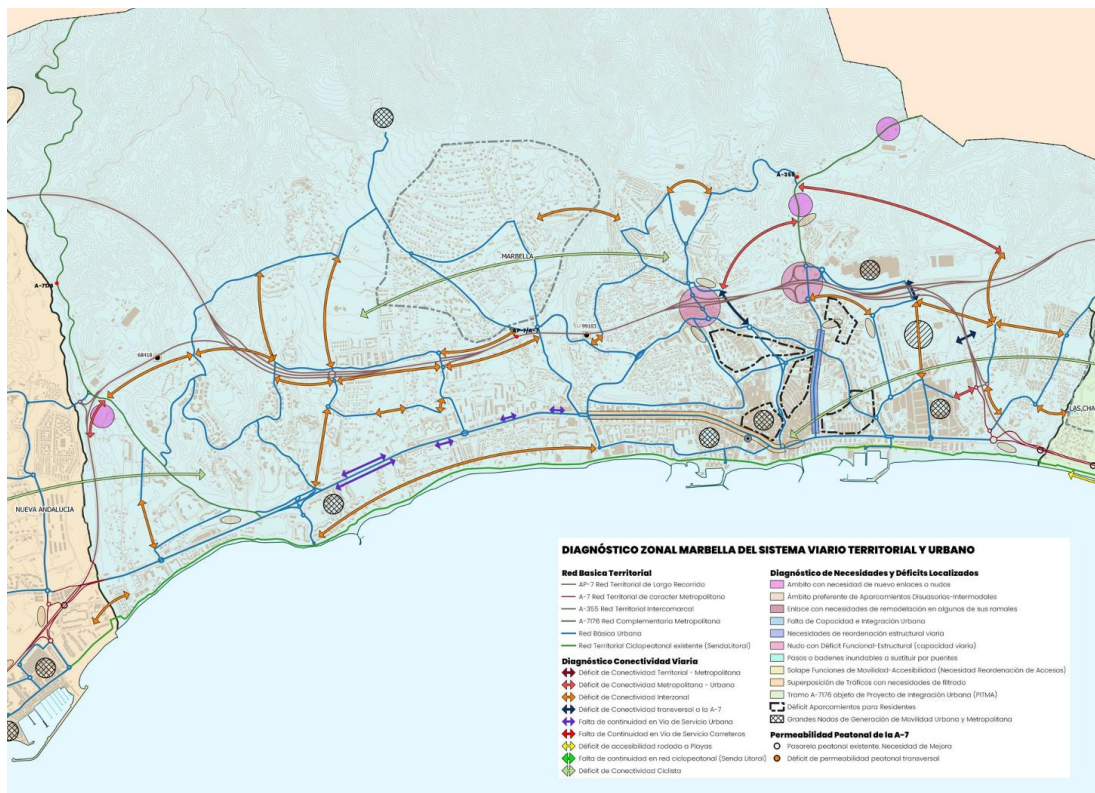


Ilustración 57: Ilustración 12: Diagnóstico Zonal de Marbella del sistema viario territorial y urbano y de conectividad

Otro eje importante de la Red Viaria Principal lo conforma la llamada **Ronda de Circunvalación Interior** (Avda. General López Domínguez – Calle San Bernabé – Avda. Arias de Velasco – Avda. Cánovas del Castillo), que se estructura como **Vía distribuidora-colectora en el centro de Marbella** sobre la que se superponen con dificultad tráficos urbanos locales y metropolitanos, y articula y distribuye los principales accesos al centro de Marbella desde y hacia la A-7. Esta vía debe ser objeto de una adecuación funcional, y su carácter debe acondicionarse a la de ser un **distribuidor**

Interior de viajes procedentes principalmente desde el norte que reparte tráficos hacia los barrios de la zona, ya que los accesos actuales no funcionan bien como intercambiadores eficientes introduciendo los tráficos no residenciales muy interiormente en la zona central de Marbella.

Dentro del núcleo urbano de Marbella como principal centralidad del sistema estructurante central nos encontramos además los siguientes principales vías del sistema general:

- **Conexión desde el enlace de C.C La Cañada hasta conectar con Avda. Severo Ochoa por la Travesía Huerta de los Cristales junto con C/ de la Serenata y la Avda Duque de Lerma**, que mantiene soporte de funciones con tráficos metropolitanos y de paso, junto con los puramente interiores y de aparcamientos. Este elemento estructurante debe ser objeto de un proyecto de adecuación de vía pública que además resuelva sus intersecciones con la Ronda de Circunvalación interior anterior con un estudio de simulación tráfico.
- **Conexión A-7 desde el Camino del Trapiche**. Existe una primera opción de penetración interior por Avda. Del Trapiche hasta Avda. Ramón y Cajal, por las Calles Doctor Maiz Viñas y Juan Alameda, actuando este eje N-S como distribuidor y ronda local periférica del Parque Arroyo de la Represa, y como conector intermedio entre la zona norte de la Ronda de Circunvalación. La otra opción de conexión zonal desde este enlace es por la Avda. Cánovas del Castillo hacia el Suroeste, y Avda. Arias de Velasco, hacia el Sureste. En ambos casos la funcionalidad debe ser la de **viarios distribuidores principales al centro de Marbella**. Aquí se ha detectado un déficit de capacidad del viario al norte y sur de la Variante de la A-7, el cual se podría resolver mediante un **paso inferior** sobre el sistema territorial para descargar la circulación de congestión con que cuenta en horas punta el enlace existente, el cual da servicio de acceso directo también a la actual Estación de Autobuses de Marbella y otros equipamientos cercanos

Al oeste de esta zona central nos encontramos con el **tramo urbano de la Carretera de Istán, A-7176**, que como ya se ha indicado, da una cierta jerarquía de distribuidor-colector N-S a los Barrios de La Milla de Oro, Lomas de Marbella y Lomas de Río Verde. Dicho tramo, entre el eje urbano de la antigua travesía de la N-340 y la A-7 es objeto de un **Proyecto de Integración urbana de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Junta de Andalucía**, y tras su adecuación e integración urbanas para buscar mayor fluidez y accesibilidad a los movimientos locales transversales hacia el Este (Sierra Bermeja – Sierra de Ronda y Camino de la Cruz) y hacia el Oeste (viario principal de la Urbanización Lomas de Río Verde), pasara a formar parte del sistema urbano estructurante de Marbella.

En el sector urbano comprendido entre Marbella y Río Verde, tenemos además del tramo occidental de la antigua N-340, formado por la **Avda. Bulevar Príncipe Alfonso de Hohenlohe**, que se convierten en el principal eje urbano de reparto de tráficos a través de vías distribuidoras transversales N-S como Avda. Don Jaime de Mora, Avda. Conde Rudí, Bulevar Ashmawi, Sierra de Ronda, Sierra Bermeja, Camino de La Cruz. Dicha Avda. está dotada de algunos tramos de **vías de servicio urbanas**, pero cuenta con tramos planificados y viables del PGOU del 1986 aún sin ejecutar que completarían el esquema viario para completar los movimientos locales longitudinales sin necesidad de ocupar la Avda. anterior, principalmente entre Puente romano y la Urb. Santa Margarita. Asimismo al norte, se

necesita completar la red de vías de servicio paralelas a la Variante de la A-7 para cerrar el esquema mallado de la movilidad entre los barrios adyacentes de la misma. Asimismo, se detectan tramos longitudinales intermedios pendientes de continuidad en el barrio de La Carolina con el de Arroyo de Nagüeles o transversalmente de éste con la Avda. Bulevar Príncipe Alfonso de Hohenlohe. No obstante, la jerarquía actual no es del todo funcional y precisa de una revisión para conectar mejor interiormente los barrios y escalar la distribución de tráfico y de su intercambio con la A7.

Las comunicaciones directas N-S a ambos lados de la Avda. Bulevar Príncipe Alfonso de Hohenlohe tienen lugar de manera parcial principalmente en tres puntos. El primero a través de la secuencia de dos glorietas en la zona de **Puente Romano**, el segundo en glorieta de **Nagüeles** y el tercero en Glorieta del **Piruli** en conexión con Avda Don Jaime de Mora. El tramo comprendido entre ésta vía urbana y Puente Romano, definen un conjunto de urbanizaciones cuya accesibilidad motorizada se soluciona desde el Sur mediante un esquema en peine de conexión al referido colector-distribuidor urbano. Debería revisarse su actual déficit de accesibilidad funcional para introducir, como se ha apuntado anteriormente, **Vías de Servicio Urbanas** que posibiliten la interconexión interior de la zona sin necesidad de realizar desplazamientos cautos o forzados sobre la Avda. Bulevar directamente.

Por último, las urbanizaciones que conforman el **sector occidental al Norte de la A-7** (Urbanización Marbella Hill Club, Lomas del Virrey, Tomillar de Nagüeles, Arroyo de Las Piedras, Rocio de Nagüeles) cuentan con una mala accesibilidad entre sí y se comunican al Sur mediante paso superior sobre la A-7 a través del Bulevar de Ashmawi. Sin embargo, la urbanización Sierra Blanca cuenta con una estructura y jerarquía viarias bien definidas comunicándose al Sur con un paso a distinto nivel sobre la A-7 a través de la Avda-Istán y Avda. Don Jaime de Mora. Existe un tercer enlace entre el Norte y el Sur de la zona que es el que tiene lugar mediante rotonda a distinto nivel a través de la calle Camino de Los Manchones y Urbanización los Altos de Salamanca. En este punto además se permiten los movimientos desde y hacia la A-7.

En general puede decirse que en esta zona central de Marbella se produce una excesiva ocupación de los viarios principales por **tráfico de paso que debería asumir la A-7 como itinerario preferente**, caso particular el que ya se ha analizado como el de las Avenidas de Ricardo Soriano – Ramón y Cajal. El resto de viario tiene una configuración de accesos locales y funcionalmente no realiza bien en todas las zonas de conexión con el principal eje urbano de distribución los intercambios de escalas en los movimientos zonales, debido también a la **falta de continuidad de algunos viarios intermedios y vías de servicio**.

Todo lo anterior, junto con la **ausencia de una jerarquía** bien definida en los viarios interiores acentúa la situación anterior, con unas conexiones longitudinales entre urbanizaciones deficitarias y discontinuas, ya que las

mismas son independientes y solo se relacionan mediante la utilización del eje urbano principal de Marbella (antigua travesía N-340) sobrecargándola para recorrer distancias cortas. Será necesario recuperar y refuncionalizar la trama urbana para recomponer y dar continuidad a las comunicaciones longitudinales interbarrio en esta zona del centro urbano de Marbella sin necesidad ocupar en exceso el eje urbano o bien mediante la disposición de tramos de Vías de Servicio Urbanas ya apuntadas.

San Pedro Alcántara

En la zona Este, la **Carretera A-397, hoy ya de titularidad municipal como eje principal urbano**, canaliza movimientos entre el corredor metropolitano de la A-7, San Pedro Alcántara y la AP-7. La A-7 soporta solape de los movimientos zonales desde Puerto Banús y Nueva Andalucía hasta su enlace con San Pedro, pero también los movimientos metropolitanos hacia las urbanizaciones situadas al norte y sur de dicha vía con accesos directos muy peligrosos y causantes de las recurrentes fases de congestión a que está sometida como ya se indicó en apartados anteriores. Por otra parte, el tramo urbano de la A-397 cuenta con dos glorietas distribuidoras. Una que distribuye directamente tráfico desde la A-7 hacia San Pedro por la Avda. Oriental y su zona norte por la propia vía. La otra está situada en el Polígono Industrial de San Pedro Norte que los distribuye hacia el centro urbano por la Calle Teniente Riera y hacia el Polígono Industrial de San Pedro por la Calle San Francisco Moreno Lomeña. Este eje distribuidor debería duplicar su calzada por motivos expuestos en análisis anteriores debido a su intensidad de tráfico y efectos sobre la fluidez del tráfico en la A-7. Adicionalmente debería dotarse de un **nuevo nudo urbano** de articulación entre San Pedro y Nueva Andalucía a la altura del paso superior existente sobre el Camino del Potril.

Otro eje importante que articula los movimientos en el Oeste de San Pedro Alcántara lo constituye la **Ronda oeste** que la conforman la **Avda. Príncipe de Asturias- Avda. Virgen del Rocío – Calle Jorge Guillén**, de carácter mas urbano e interior que el anterior, y que funciona como colector-distribuidor local a los barrios de esta zona y hacia las urbanizaciones límite de San Pedro por el Oeste como Alta Vista, El Picadero y Linda Vista (Zona Guadalmedina). Este eje urbano de conexión directa con el Bulevar de San Pedro debería mantener su continuidad hasta conectar con la antigua A-397, que convertida actualmente en eje urbano cerraría la Ronda anterior, y definiría el perímetro exterior de una futura Zona de Bajas Emisiones (ZBE).

El **Eje central, Calle Teniente Riera – Avda. Pablo Ruiz Picasso**, canaliza los movimientos N-S en el centro hasta la Plaza José Agüera, que reparte hacia la Avda. Oriental y las áreas oeste, principalmente por la Calle San Miguel. Aunque se produce funcionalmente un filtrado del tráfico exterior, aún sigue teniendo un carácter como colector primario que induce tráfico externos en zonas muy interiores, provocando problemas de calidad del medio ambiente urbano, del espacio vial y de eficacia del sistema de

movilidad, que debería de mejorarse con las restricciones de tráfico en futura delimitación de ZBE.

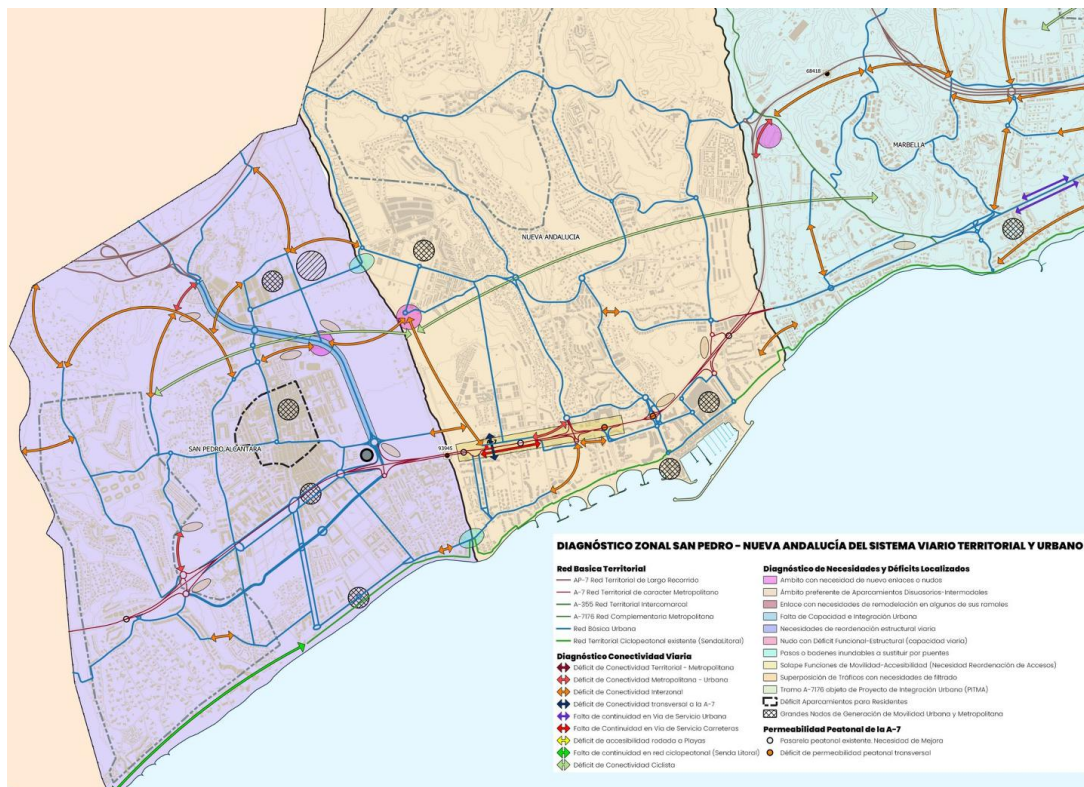
El eje distribuidor N-S en la parte occidental conformado por el **Camino de la Granadilla – Calle Oriental**, articula y distribuye movimientos zonales recorriendo la parte oriental de Guadalmina desde la A-7. Dicha vía urbana tiene un carácter urbano y es la que vertebra urbanizaciones y campos de golf en la zona oriental de San Pedro Alcántara.

El **eje distribuidor formado por la Avda Oriental – Calle Revilla – San Miguel Eduardo Evangelista** permite atravesar el centro en varias direcciones y conectar con ejes N-S desde la circunvalación urbana (Ronda) hasta el eje distribuidor anterior. Atraviesa el núcleo urbano de mayor densidad y tiene continuidad hacia el Este para conectar con Nueva Andalucía a través de un trazado que discurre paralelo por el margen izquierdo del Río Guadaiza. Sin embargo hacia el Oeste se interrumpe en Río Guadalmedina, lo que impide conectar longitudinalmente con la Carretera de Benahavís y transversalmente con el enlace de la A-7 al Oeste de San Pedro (enlace de Guadalmina) y descargar parte del tráfico que canaliza.

El actual sistema viario que delimita el actual **Bulevar de San Pedro** conformado por los ejes laterales N y S Avda. Luis Braille – Avda. Norberto Goizueta Daz y Avda. Juan Vargas – Calle Manuel González Portilla, que articulan y distribuyen en la zona central de San Pedro los movimientos locales e interzonales de los barrios situados al Norte y Sur de dicho espacio público. Se constituye también en el principal sistema de aparcamiento en vía pública con dos bandas laterales en superficie de la zona y eje principal de comunicación peatonal y ciclista, propiciando en la zona el urbanismo y la movilidad de proximidad para uso y disfrute del lugar como uno de los principales espacios libres de la ciudad.

Paralelamente al anterior y conectado con el mismo por la **Avda. Salamanca y Avda. Del Mediterráneo**, nos encontramos el distribuidor local formado por la **Avda. Burgos** que distribuye longitudinalmente desde la A-7 los movimientos de entrada y salida a los barrios al Sur de San Pedro (Nueva Alcántara) y próximos a la playa y paseos marítimos (Las Petunias, Montecarmelo y Linda Vista). Este viario distribuye los movimientos zonales sin dificultad a todos los nuevos desarrollos de la zona algunos de los cuales aún en proceso de consolidación urbanística cuentan con una buena planificación viaria que conecta con el sistema conformado por el **Paseo Marítimo y por la Avda. Carlos Cano**: al sur y con el Bulevar de San Pedro al norte.

El ámbito anterior se organiza en una adecuada estructura viaria mallada y jerarquizada cuyas funciones urbanas de movilidad está bien resueltas con la única necesidad al oeste de dar continuidad a la **Avda. de Las Mimosas** y Senda Litoral y al Este conectar la **Avda. Carlos Cano con Rafael Alberti**, en cuyo tramo se ha planificado la ejecución de un puente urbano en sustitución del actual vado inundable sobre el Río de Guadaiza,



resolviendo y mejorando de esta manera la continuidad, capacidad y seguridad vial del tramo en cuestión.

Nueva Andalucía – Puerto Banús

La zona y urbanizaciones de Nueva Andalucía, de carácter extensivo por su baja densidad está delimitada por las barreras naturales de los Ríos Guadaiza al Oeste y Río Verde al Este. Presenta una **jerarquía poco definida** y un **sistema viario que distribuye mediante un esquema en peine desde la**

A-7 al norte y sur a de la misma, la cual se comporta como vía colectora y distribuidora de viajes de corto y mediano recorrido, a través de algunos **accesos directos que conviene eliminar** y de tres enlaces principales (Nueva Andalucía, Puertos Banús y Cristamar) conectando zonas generadoras de gran demanda como Puerto Banús, Playa del Duque, Villa Marina, La Fresnedilla, Las Petunias, Cristamar y Los Granados. El primero de dichos enlaces a distinto nivel, que permite todos los movimientos con sendas rotondas (la norte de titularidad municipal), es el que conecta la A-

7 con la Urbanizaciones Altos del Rodeo y Andalucía Garden al norte, y la Urbanización Villa Marina al Sur, en ambos casos, a través de la Avda. De los Girasoles. El segundo algo mas complejo pero más importante por su centralidad, es el que articula todos los movimientos desde y hacia la A-7 en la zona de Puerto Banús, al Sur a través de la Avda. José Banús y al Norte a través de la Avda. de Manolete. El tercero permite los movimientos de entrada y salida hacia el sur por la Avda. De las Naciones precedida de una glorieta que permite, asimismo, los movimientos N-S bajo la A-7 desde Puerto Banús hacia la Urbanización de la Dama de Noche a través de la Avda. Príncipe Salman y Camino del Ángel de Nueva Andalucía.

La zona de Nueva Andalucía cuenta con una **ronda interior** principal que cierra con la A-7 en los dos enlaces extremos descritos anteriormente y a través de una secuencia de rotondas se constituye en la pieza clave que articula todos los movimientos interiores a través del sistema formado por Avda. de Los Girasoles-Avda Calderón de la Barca-Avda del Prado Calle Cañada de Granados- Urb. Los Olivos-Avda Principe de Salman. Este Vialto Principal se conecta hacia la zona oeste de San Pedro y de manera continua a través de los **pasos que salvan el Río Guadaiza**; uno de ellos situado más al norte, que en realidad es un **vado inundable**, que precisa ser sustituido por un puente, y conecta con el **Camino de Píenza** en continuidad del vialto constituido por la Avda. Miguel de Cervantes.

El otro **paso sobre el Río Guadaiza** se produce a través de una infraestructura de escasa entidad sobre el cauce fluvial que precisaría ser ampliada o sustituida por un nuevo puente de doble tablero dadas las necesidades de ampliar capacidades de articulación entre los sectores urbanos a ambos márgenes del Río Guadaiza. Dicha infraestructura daría continuidad a una nueva vía estructurante en sustitución de la existente que discurre paralela al margen izquierdo del río que conectaría a su vez con el **nuevo nudo urbano sobre la antigua A-397** al oeste y al este en prolongación de las Calles Grabiél García Marquez y Quevedo. Nueva



Ilustración 59: Vista aérea ortofoto sobre la zona de articulación vial central entre Nueva Andalucía y San Pedro, y ámbitos de necesidad de nuevos nudos urbanos y pasos sobre el Río Guadaiza

DOCUMENTO PREVIO

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfed22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Andalucía y San Pedro carecen actualmente de suficientes relaciones funcionales que posibiliten sus conexiones y articulaciones internas Este-Oeste sin utilización de la A-7. La necesidad anterior está aumentando por la demanda de nuevos equipamientos y nuevas viviendas en la zona.

En la zona hay, entre otros, un importante **acceso urbano** a la A-7 que en la práctica funciona como un sistema de accesos al mismo nivel, a la altura del Casino de Marbella que solo permite de manera independiente los movimientos y accesos directos desde y hacia la A-7, tanto hacia el norte (Casino de Marbella) como al Sur (Avda. Playas del Duque) y redunda los accesos y salidas desde la Urbanización Villa Marina a través de la Avda Lola Flores al no tener comunicación transversal con su parte occidental hacia el enlace Nueva Andalucía, como si la tiene con Puerto Banús mediante la Avda. Playas del Duque. Este tramo de la A-7 es muy conflictivo por la contaminación de tráfico y alteración de la fluidez en el tronco de dichos accesos directos a través de unos carriles de trenzado muy cortos (<250 m) que no cumplen la normativa. Dicho tramo debe ser objeto de proyecto de reordenación de accesos y vías servicio y conexiones viarias municipales que descongestionen y den seguridad vial al tronco de la A-7.

Por otra parte, la zona de **Puerto Banús** (Avda. José Banús, Avda. Julio Iglesias, Avda. Naciones Unidas) tiene una alta demanda de tráficos relacionados con las actividades de ocio y compras. Por ello, la demanda de aparcamiento se encuentra permanentemente saturada ya que el modo principal en que se realizan los viajes a este gran centro atractor es mediante automóvil. Existe un déficit de conectividad viaria directa entre la parte oriental de Puerto Banús (La Alcazaba) con la zona de Río Verde Playa, posibilidad que descongestionaría en enlace de Cristamar para los movimientos que se dirigen al centro de Marbella a través del enlace de Río Verde (A-7 y antigua N-340, hoy Bulevar Príncipe Alfonso de Hohenlohe).



Ilustración 60: Tramo conflictivo de la A-7 con solapamiento funcional de movimientos y de accesos directos urbanos entre enlaces, con déficits de conectividad y vas de servicio. Es necesaria una adecuada articulación entre movilidad y accesibilidad

Por último, y tal y como ya se ha descrito en otros apartados, el **tramo de la A-7 entre Puerto Banús y enlace con la A- 397** que en la actualidad constituye el tronco repartidor de la mayoría de los movimientos zonales, presenta graves problemas de congestión debido a la sobrecarga zonal que acometen las vías colectoras y disfuncionalidades en el diseño de los accesos. Es un tramo respecto del cual debería contemplarse la reordenación de accesos y proponer valorar, en su caso, la introducción de vías de servicio para liberar interferencias con el viario distribuidor local.

Las Chapas - Elviria - Cabopino

Esta macrozona urbana que comprende casi la mitad oriental del municipio de Marbella, se encuentra caracterizada por **urbanizaciones de baja densidad con tipología dominante unifamiliar**, y presenta una **ausencia clara de estructura y jerarquía urbana, con barrios desvinculados funcional y estructuralmente**, en donde todos los accesos e incorporaciones se realizan mediante un sistema de reparto en peine desde la A-7, y en donde las urbanizaciones funcionan muchas de ellas de manera independiente y no están interconectadas con la necesidad, por consiguiente, de que los movimientos N-S se daban producir a través de las intersecciones a distinto nivel (enlaces de carreteras) que articulan este sector oriental, originando en muchos casos recorrer distancias largas para ir a puntos Origen-Destino cortos al norte y sur de la A-7.

En un primer análisis en este ámbito territorial de Marbella, se desprende que deberían plantearse **conexiones de cierre locales e intermedias entre urbanizaciones** aprovechando el espacio aún disponible para algunas vías de Servicio de la A-7 hacia sus enlaces existentes, los cuales no obstante precisan en algunos casos la remodelación de sus ramales ya que se conectan al tronco como acceso directo (Stop) sin el correspondiente carril de cambio de velocidad tal y como marca la normativa vigente. La situación anterior es especialmente manifiesta en el **tramo de la A-7 existente entre el enlace de Los Monteros y el de Elviria**, en donde existen



Ilustración 61: Tramo de la A-7 entre enlaces Los Monteros y Elviria con un déficit de conectividad longitudinal y transversal

numerosos accesos directos y peligrosos a la A-7 y una falta de trazado en los viarios, con el consiguiente déficit de conectividad, en las vías urbanas intermedias y paralelas a la A-7, y por tanto, la accesibilidad longitudinal y transversal en esta zona es una de las más bajas de todo el municipio.

El sistema viario primario que definen las **vías principales tanto longitudinales como transversales** en esta zona es mejorable en el sentido de dar continuidad a la trama urbana como cierre de las urbanizaciones junto a la A-7.

Dentro del sistema viario de acceso local en el interior de estos barrios y numerosas urbanizaciones nos encontramos que las calles del viario local conectan directamente con el **viario multifuncional (A-7)**, sin producirse una graduación adecuada en las escalas de movimientos, funciona simultáneamente como **distribuidor primario y accesos directos**, y por tanto, hay poco margen para la introducción de jerarquía viaria que escalone gradualmente y optimice la distribución interior de los tráficos.

La A-7 se convierte, por tanto, en el **distribuidor urbano y metropolitano oriental de Marbella** y la urbanizaciones carecen de jerarquía viaria e interconexiones suficientes, por lo que es preciso llevar a cabo actuaciones de refuncionalización e interconexión zonal proponiendo completar la red de vías de servicio paralelas a la A-7 como elemento de **articulación entre accesibilidad y movilidad**, así como de reordenación de accesos urbanos existentes en la mayor parte del trazados.

A nivel de **viario urbano**, nos encontramos en la zona con viarios transversales desde la A-7 que dan conectividad en dirección N-S y que conectan ineficientemente los barrios distribuyendo los tráficos por el interior de las urbanizaciones pero sin una jerarquía clara por la dispersión de la zona y con una conectividad deficitaria en sentido E-O mediante distribuidores longitudinales que interconecten barrios al norte y al sur de la A-7, por lo que esta debería ser una situación existente a resolver ya que la ausencia de una red o ronda interior distribuidora local longitudinal crea una **alta contaminación funcional de movimientos locales en la A-7**.

En La zona comprendida **entre la AP-7 y la A-7** no existen viarios longitudinales que interconecten zonalmente las urbanizaciones, debido también a las barreras naturales de cauces, valles y campos de Golf. Sería preciso interconectar también al norte de la A-7 algunas urbanizaciones entre sí para desahogo de dicha vía en la necesidad de movimientos zonales intermedios. Asimismo, es necesario completar transversalmente la conectividad con dirección Norte-Sur todo el ámbito territorial de Las Chapas en continuidad de los viarios longitudinales existentes de modo que articulen la movilidad entre barrios de este ámbito territorial sin necesidad de utilizar la A-7-

Al norte de la AP-7, debido a las malas condiciones topográficas que hagan viables trazados bajo contextos de sostenibilidad ambiental y económica la zona no demanda trazados nuevos, toda vez que en dicho

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
*****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

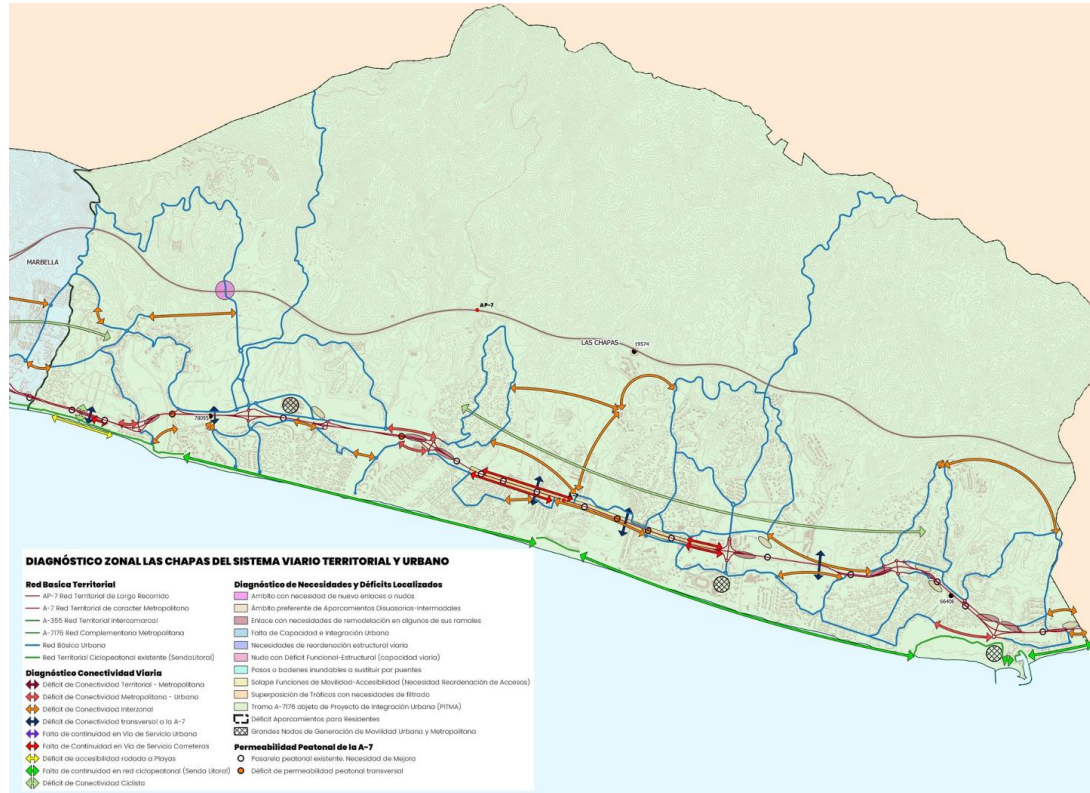


Ilustración 62: Ilustración 12. Diagnóstico Zonal de Las Chapas del sistema viario territorial y urbano y de conectividad

ámbito no se espera tampoco la delimitación de propuestas de actuación de nueva urbanización en suelo rústico por su baja capacidad de acogida al reunir en muchos casos valores ambientales y de protección.

En la zona existe un total de 40 **intersecciones viarias** con la A-7, 5 de ellas a distinto nivel completas y carriles de aceleración y de salida: enlaces de Torre Real, Altos de Marbella-Hospital, Los Monteros - Hospital, El Rosario, Elviria, Las Chapas y Cabopino. Las restantes intersecciones son a nivel mediante tramos cortos de incorporación (cuñas y cuñas reducidas) y

Stop, que no cumplen la normativa de trazado vigente, incluso cuando se catalogó como Autovía, lo que le confieren a los movimientos una baja seguridad vial, además de una baja funcionalidad y nivel de servicio. Existe también un paso inferior deficiente de una vía local bajo la A-7 sin accesos sobre la misma en la zona de Elviria, así como la utilización de un pontón como acceso rodado en la zona de Ricmar.

De manera más específica, en la **Zona de Río Real** (Río Real, Lindasol, El Real, Golf Río) comprende un ámbito limitado topográficamente y con

asentamientos residenciales muy extensos y grandes campos de golf que dan al territorio una baja permeabilidad en las comunicaciones viarias. Esta situación obligará a buscar hacia el este hasta la zona del Hospital la Costa del Sol y el vial de orientación N-S Camino del General, viales de cosido o cierre en los bordes que permitan comunicaciones zonales paralelas a la A-7 o en todo caso con la propuesta de vías de servicio.

Por otra parte, en la **Zona de Los Monteros** (Las Brisas, Los Monteros, Hospital Costa del Sol, Los Molineros, Altos de Marbella) que comprende la zona central de estudio, se plantea conectar el enlace de la A-7 a la altura del Hotel de Los Monteros con el siguiente enlace en sentido Este hasta conectar con la Calle El Rosario mediante **vía de servicio** físicamente separada de la A-7. Igualmente en sentido Oeste cabría hacer lo mismo hasta conectar con Avda. de los Cipreses es la propuesta como Sistema General viario el conector de intercambio territorial entre la A-7 a la altura del Hospital Costa del Sol con la AP-7 siguiendo el itinerario N-S del Carril del General y propuesta de **nuevo enlace de carreteras sobre la AP-7**.

La **Zona El Rosario**, (Vistamar, Bosquemar, Costabella, Lomas de Las Palmas) comprendida entre Arroyo Alicote y Arroyo Real de Zaragoza, igual que en el caso anterior, precisa de un **vial de servicio paralelo al sur y al norte de la A-7** que conecte y dé continuidad longitudinal desde la Avda. de Cervantes hasta el acceso a la Residencia de Tiempo Libre y continuar hasta el enlace dando continuidad transversal y accesibilidad a viales como la Avda. Andasol, Avda. Cibeles y Avda. José Ribera. En esta zona el PGOU del 86 contemplaba en la misma zona un enlace completo que no se ha llegado a ejecutar, y cuya ejecución hoy día, aunque de interés y necesidad, incumpliría la normativa de accesos por la interdistancia que quedaría a sus enlaces más próximos. Al norte de la A-7 se dispersan sin jerarquía los viarios distribuidores transversales N-S (Avda. De los Pinos, Camino de los Madereros, Camino de los Leñadores, Avda. De Las Cumbres) que articulan las comunicaciones con la A-7 pero no entre urbanizaciones. Pese a la topografía, se necesitaría conectar longitudinalmente las urbanizaciones mediante tramos de viales y tratar de completar la red. Vía.

En la parte más oriental hasta el límite de término la **zona comprendida por Elviria- Cabopino** (Elviria, La Alquería, La Reserva, Cabopino), presenta una mejor estructura y articulación de su territorio al contar con tres enlaces, que dan permeabilidad N-S sobre la A-7. Desde el enlace de Elviria, la Avda. De España vertebraba hacia el norte los barrios de esta zona incluso tiene continuidad sobre la AP-7, mediante un vial interurbano hasta la urbanización La Mairena perteneciente a Ojén. Hacia el sur de la A-7 dicho enlace a través de la Avda. Jardines de los Golandrinas reparte los movimientos hacia una zona de mayor centralidad por la concentración de equipamientos turísticos (Hotel Don Carlos). Aunque las comunicaciones viarias están mejor resueltas que en casos anteriores por ser asentamientos de mejor estructura, conviene cerrar la trama paralela a la A-7 mediante algunos tramos en vías de servicio municipales que faltan por ejecutar en continuidad de las anteriores.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARÍA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

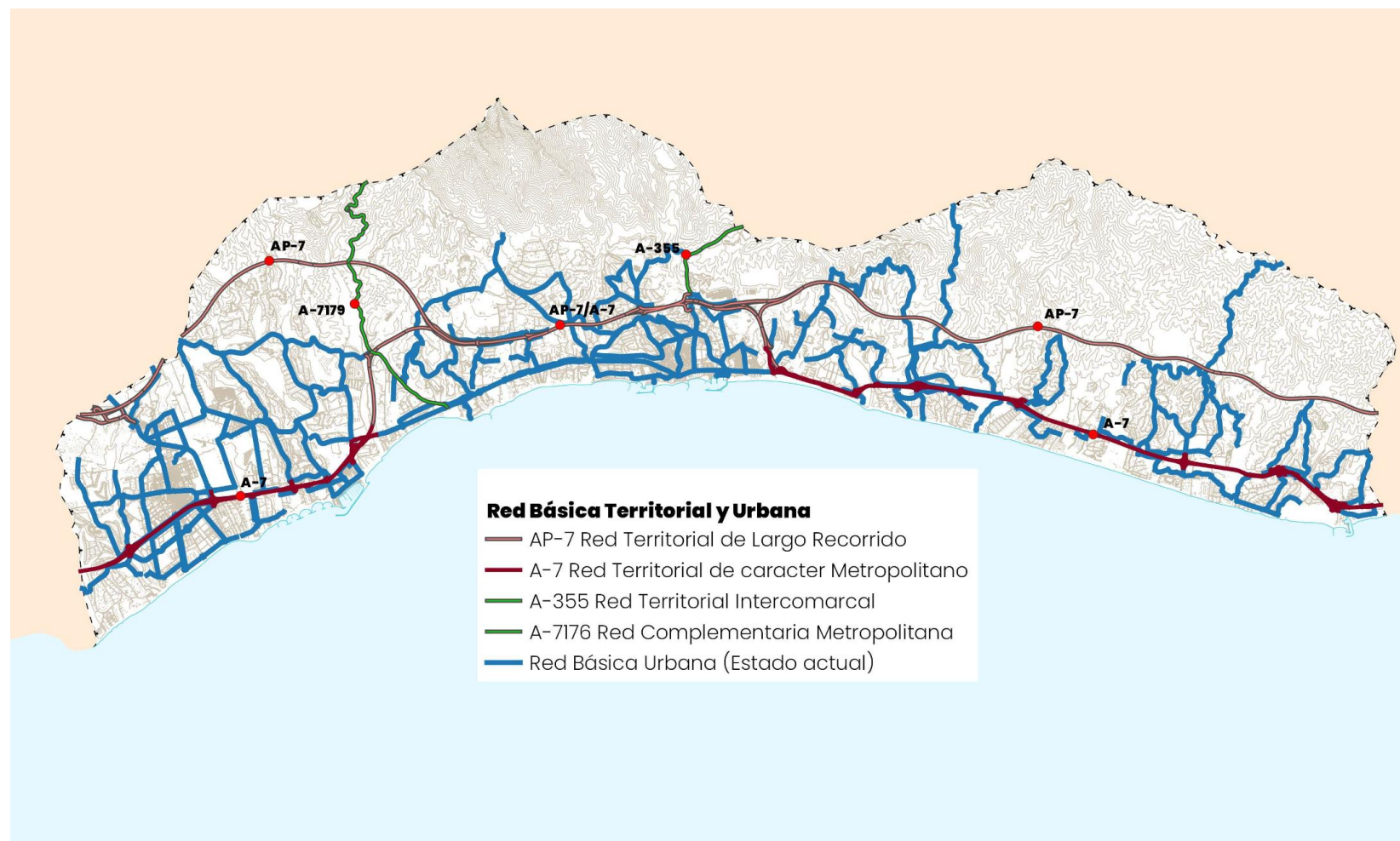


Ilustración 63: Red Básica Territorial y Urbana existentes. En ella se pueden observar multitud de tramos inconexas y/o la falta de continuidad funcional entre algunos de ellos

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



- **Los centros de trabajo** como los Polígonos Industriales de Las Albarizas, Elvira, San Pedro y La Ermita, donde se concentran grandes volúmenes de demanda de flujos y accesibilidad laboral.
- **Centros comerciales** donde a las demandas por motivo de compras se superponen a las de ocio y las laborales como el C.C. La Cañada y Puerto Banús.
- **Ejes comerciales y de servicios** donde a las demandas asociadas al motivo compra, ocio y laboral, se le superponen a las administrativas, servicios y paseos, como Avda. Ricardo Soriano y Paseo Marítimo.
- **Zona recreativas y de ocio** como playas y paseos marítimos donde surgen todo tipo de viajes laborales, de ocio y recreativos: Puerto Banús, Paseo Marítimo Marbella, Puerto Deportivo de Marbella, Starlite, Playas de San Pedro, Nagüeles, Playa del Cable, Los Monteros, Alicate, Las Chapas, Dunas de Artola, Cabopino-Calahonda).

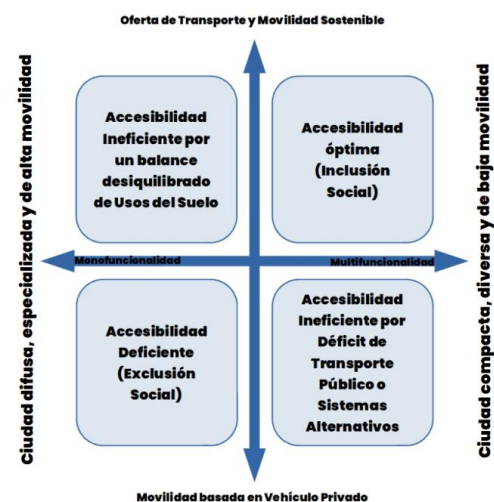


Ilustración 64: Modelos de movilidad-accesibilidad según modelos de ciudad compacta-difusa

3.4.6.- Caracterización de la movilidad-accesibilidad a escala metropolitana

Tal y como se ha indicado en apartados anteriores una ciudad difusa presenta disfunciones a causa la dispersión de las actividades, y una segregación ineficiente del espacio con excesivo consumo del suelo,

energía y recursos naturales. Esta **tendencia hacia la dispersión que ha tenido el municipio de Marbella** ha ido inoculando una serie de consecuencias negativas, entre otras, el aumento disparado de las necesidades de movilidad y del gasto energético. Este modelo de ciudad basa su crecimiento en un mayor consumo de los recursos y sus repercusiones sobre la forma de moverse tiene un gran impacto en la sostenibilidad, eficacia y medio ambiente en la forma de moverse.

El **uso ineficiente del suelo en la planificación de infraestructuras de transporte y movilidad** para salvar distancias cortas con recorridos largos hace aumentar cada vez más las necesidades de suelo en un círculo vicioso retroalimentado con la creación de espacios monofuncionales que acentúan la necesidades de desplazamiento improductivo basado casi en exclusiva en el vehículo privado. Esto además genera una segregación no solo de accesibilidad geográfica o de distancias a bienes y servicios sino que se produce un acceso diferenciado, y a veces excluyente a la ciudad desde el punto de vista social y económico.

Actualmente, y tras más de 30 años de vigencia del PGOU de 1986 con sus correspondientes modificaciones y con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en vigor, aunque pendiente igualmente de revisión, hoy día la situación y diagnóstico del sistema viario y de **accesibilidad** al mismo que nos encontramos tiene la siguientes características y funcionalidades, que deberán ser contempladas como fundamento en las propuestas para el nuevo modelo de movilidad sostenible que se propone en la revisión del nuevo PGOM de Marbella.

Como una primera aproximación al análisis de la **estructura territorial y metropolitana** existente y de soporte como **sistema de movilidad-accesibilidad** a fin de caracterizarla y diagnosticar sus deficiencias con objeto de proponer soluciones a las mismas, tenemos unas **estructuras urbanas dispersas e inconexas**, tal y como se ha podido observar en el plano esquema de la página anterior, articuladas todas ellas en torno a una A-7 con frecuencia congestionada por solapamiento de movimientos locales, metropolitanos e incluso de largo recorrido, con unos núcleos urbanos tradicionales en Marbella, San Pedro y Puerto Banús como principales nodos de generación de movilidad cotidiana.



Ilustración 65: Esquema de Zonas y Subzonas de Proximidad y Accesibilidad motorizada a escala de ciudad

Este modelo territorial existente se expresa actualmente en una ciudad difusa y dispersa, donde todas las relaciones de movilidad se concentran en la única infraestructura de desplazamiento con capacidad de garantizar la articulación del **sistema accesibilidad-movilidad**, es decir, la A-7, eje principal de comunicaciones locales y metropolitanas en Marbella, dando cobertura a todos los diferentes tipos y clases de desplazamiento, tanto de carácter exterior al municipio hacia Málaga o Estepona, como los desplazamientos metropolitanos e internos locales.

En resumen, un **modelo territorial inconexo y falta de estructura y de suficiente accesibilidad urbana**, en donde la dispersión como patrón de ocupación del territorio favorece la mayor utilización cautiva del vehículo privado, siendo este tipo de viajes en Marbella predominante, con amplia diferencia respecto a los modos de transporte público colectivo. Estas circunstancias, agravadas por las difíciles condiciones topográficas, hacen que cualquier actuación en materia de nuevas infraestructuras territoriales suponga elevadas inversiones públicas para **mejorar el sistema equilibrado de movilidad-accesibilidad metropolitano**. Como consecuencia de todo ello se producen congestiones crónicas de la movilidad a todas las escalas, y una falta de accesibilidad urbana del sistema viario municipal a los sistemas territoriales y metropolitanos en condiciones funcionales y de seguridad viaria suficientes.

3.4.7.- El sistema general de aparcamientos e intermodalidad urbana

El **Sistema General de Aparcamientos en Marbella** es uno de los elementos clave del Sistema General de Movilidad y Transportes, y se configura también clave en el **sistema de accesibilidad e intermodalidad** del municipio y sus relaciones con viajes externos en sus distintas escalas y modalidades. Hay varios tipos básicos de demandantes de sistemas de aparcamiento en viario público en Marbella, con criterios y necesidades

diferentes: residentes, alta rotación, mixtos, **disuasorios e intermodales**, además de los de taxi, aparcabici y aparcamiento para la carga y descarga de mercancías que también comparte espacio viario y de especial interés para la logística urbana.

Tal y como se ha puesto de manifiesto tanto en el PMUS de Marbella como en el **Plan de Aparcamientos Municipal**, éste último constituye un marco propositivo en esta materia a tener en cuenta en el nuevo PGOM así como para el POU, el sistema de aparcamientos en los centros urbanos de Marbella y de San Pedro se encuentran saturados en la mayor parte de los

barrios, siendo las zonas coincidentes con los centros históricos los que presentan un bajo nivel de plazas de aparcamiento, tanto en viario público como fuera de él, ya que estos barrios residenciales se construyeron sin planificación urbanística y dotación suficiente.

El alto índice de motorización que tiene Marbella, junto a la alta utilización del vehículo privado por parte de los turistas, induce a una alta demanda para los aparcamientos de residentes y los de rotación. En las zonas más centrales hay dificultades para satisfacer la demanda de aparcamientos de residentes debido parcialmente a la falta de dotación en las

edificaciones más antiguas. Se debe proponer aparcamientos fuera de vía pública sólo para residentes o mixtos en barrios con un claro déficit que en total se estima, según el Plan de Aparcamientos, en unas 950 plazas, sin tener en cuenta las necesidades de peatonalización y ejecución de carriles bici. Los de **alta rotación rotación y disuasión** son generados por motivos laborales, comerciales o en relación con servicios y gestiones e incluso puede ser motivada por destinos recreativos o turísticos. El exceso de oferta, no obstante, de este tipo de aparcamientos en emplazamientos interiores puede inducir un alto porcentaje de tráfico de tránsito estéril en busca de plazas libres.

La jerarquía viaria es clave y puede servir como base soporte para la asignación y equilibrio de cuotas en los déficit reales de aparcamiento de una determinada zona, de tal manera que si la jerarquía no es la adecuada se puede dar lugar a la introducción en zonas no deseadas de tráfico externo no deseado en busca de plazas como se ha apuntado anteriormente. La disposición de **aparcamientos disuasorios en la periferia** de las zonas centrales de Marbella, San Pedro y Puerto Banús, junto con los asociados al intercambio modal en torno al sistema de transporte urbano e interurbano (bus y ferrocarril) en una última fase de programación del Plan, en los entornos de los futuros **intercambiadores y paradas del ferrocarril** de la Costa del Sol.

Tal y como se refleja en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en los cascos urbanos de Marbella y San Pedro Alcántara, se han venido construyendo una serie de **aparcamientos fuera de vía pública (en edificio o subterráneos)** que se han destinado al uso en rotación, si bien aún no se ha realizado ninguna **actuación estructurante** en los barrios situados al Norte del Casco Histórico (Miraflores y Divina Pastora), produciéndose un claro déficit en estas áreas. Son en dichos centros urbanos donde se localizan la mayor parte de los servicios y equipamientos, con una progresiva peatonalización y escasas plazas de aparcamiento para residentes, provocando a su vez búsquedas de aparcamientos y colonización del espacio público viario hacia el exterior.

La mejora del sistema de aparcamientos debe buscarse principalmente mediante el cambio del modelo de movilidad que fomenta el uso del transporte público de mejor cobertura, **intermodalidad** y calidad. Asimismo conviene mejorar el filtrado de tráfico exterior a los accesos interiores a la ciudad, principalmente por el norte de la ronda de Marbella. La localización de otros aparcamientos disuasorios, combinado con un transporte público eficiente contribuiría a disminuir las plazas de aparcamiento necesarias en el centro urbano de Marbella y de San Pedro y el tráfico en busca de plazas en posiciones demasiado interiores.

En línea con las propuestas de planificación y articulación del sistema de aparcamientos contenidas en el Plan de Aparcamientos Municipal en línea con el PMUS y del cambio de modelo de movilidad urbana que se busca, se deben planificar **aparcamientos estratégicos de alta rotación** en el núcleo

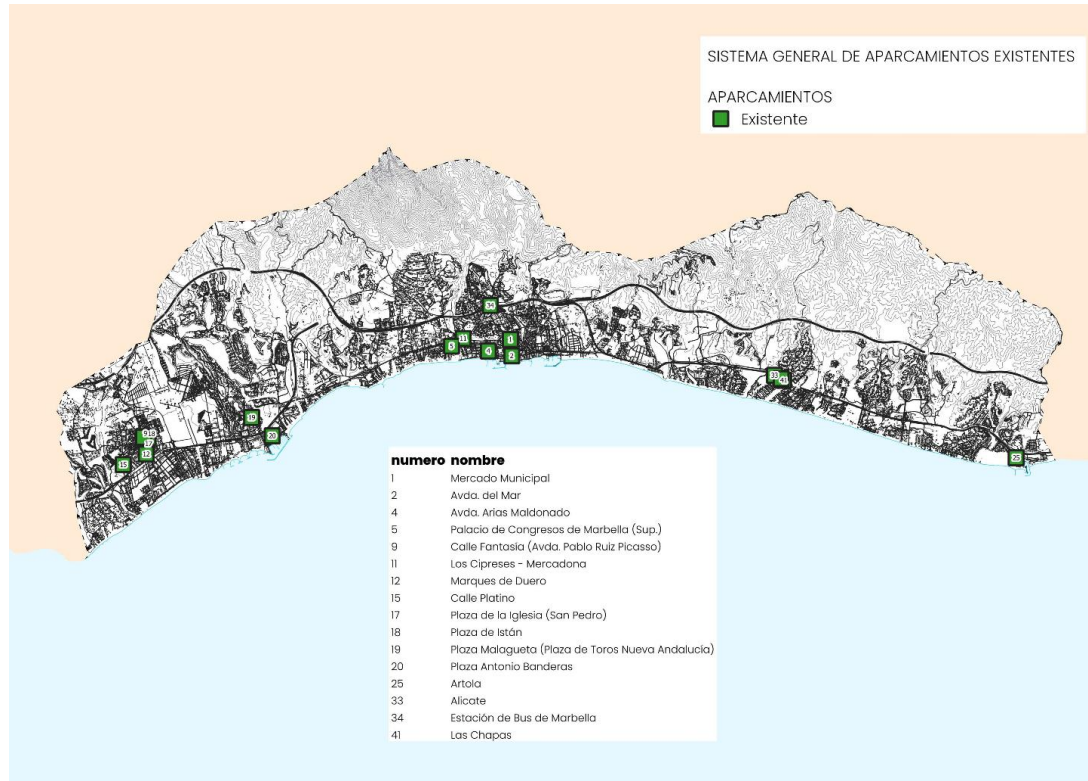


Ilustración 66: Sistema General de Aparcamientos existente

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

urbano de Marbella, principalmente, en las zonas de Miraflores, Divina Pastora, Plaza de Toros, Puya y Las Albarizas y en el núcleo urbano de San Pedro en la Zona Noreste y Sureste.

En los centros urbanos de Marbella y San Pedro el uso residencial es ampliamente mayoritario, por encima del 80%, estando destinado el resto a equipamiento y servicios, en parcela compartida generalmente, excepto determinadas parcelas institucionales. En sendos cascos urbanos se han venido construyendo una serie de **aparcamientos subterráneos**, algunos públicos y otros privados.

En el **centro de Marbella** se han ejecutado fundamentalmente en la zona comprendida entre la Avenida Ricardo Soriano-Severo Ochoa y el Paseo Marítimo, destacando los siguientes:

- Avenida del Mar, al Sur de la Alameda Principal.
- Calle Arias Maldonado en la avenida del hotel Sol
- Francisco Norte (privado)
- Plaza del Mar (Público-privado)
- Mercado de Abastos Municipal
- Antiguo Mercado de Abastos
- Marbell Center (privado)
- Parquesol (privado)
- Valentuñana (privado)
- El Molino (privado)
- Hotel Fuerte Miramar (privado)
- Jacinto Benavente (Los Cipreses-Mercadona).

En el casco urbano de **San Pedro Alcántara** se han ejecutado varios aparcamientos, entre los que nos encontramos:

- Marqués de Duero
- Plaza del Ayuntamiento
- Plaza de Istán

La resolución del problema en el **déficit existente de aparcamientos, principalmente disuasorios e intermodales**, debe buscarse a través de múltiples herramientas, pero la principal, tal como indica el PMUS, debe buscarse mediante un cambio del modelo de movilidad y el incremento de los viajes en transporte público, para lo cual es necesario no solo mejorar la calidad de este, sino también incrementar la frecuencia en los viajes, los itinerarios, la seguridad en los horarios, etc. La resolución de este problema también debe analizarse respecto a los accesos a la ciudad por el norte,

desde la Variante de la A-7, toda vez que los accesos por los enlaces de El Trapiche y La Cañada se encuentran al límite de su capacidad.

Según el Plan de Aparcamientos, respecto al casco urbano de Marbella los dos barrios con peor situación, en cuanto al aparcamiento de residentes son **Casco Antiguo, Miraflores y Divina Pastora**. Este déficit en la situación actual se soluciona con la búsqueda de plazas de aparcamiento en los barrios colindantes, bien subterráneos o en plazas de calle. La conclusión final, es que existe un déficit de 3.239 plazas de aparcamiento que en parte se puede ver compensado por las plazas en rotación, pero ese déficit se incrementa hasta 5.024 en el caso de implantación de carriles bici. Este déficit se ve compensado por las plazas en rotación que asumen una gran parte del déficit existente.

Por otra parte, según dicho Plan municipal, respecto de San Pedro las dificultades en la comercialización del aparcamiento en la Plaza de Istán y la falta de ocupación en Marques de Duero, junto con la expansión en el aparcamiento de vehículos fuera del ámbito de estudio pueden inducir dichos déficits, los cuales se resuelven parcialmente con los aparcamientos que se realizan en el Bulevar de San Pedro. Asimismo, se produce un importante déficit en el sector Noroeste por lo que se deben disponer **aparcamientos disuasorios y de alta rotación** próximos a la circulación de San Pedro, de tal manera que permitan absorber dichos déficits estructurales. Respecto del estado de ejecución del Plan de Aparcamientos de Marbella, el Ayuntamiento de Marbella ha culminado o está ejecutando **338 plazas** de las **1.454** que contempla la prima fase del plan municipal de aparcamientos, lo que equivale a cerca del **25 %**, según datos municipales. El ayuntamiento tiene previstos ejecutar los aparcamientos subterráneos de la **Calle José Luis Morales Marín**, con capacidad para 187 vehículos, los de la **Calle Doha**, con 160 plazas, la **Avda. Severo Ochoa**, con 480 plazas, **Plaza de toros** con 1.000 plazas y **Campo de Fútbol**, con 900 plazas.

Siendo el municipio de Marbella, tal y como se desprende de los estudios incluidos en su PMUS, el destino de viajes laborales en una proporción de casi un **65 %**, y de viajes comerciales y de ocio en un **20 %**. La oferta de aparcamientos existente no tiene una posición adecuada dentro del modelo de intermodalidad de referencia una vez se construyan en una última fase de ejecución del PGOM los **intercambiadores de Bus-Tren**, que serán los verdaderos lugares centrales de la nueva ciudad accesible e intermodal, y junto a los cuales deben localizarse preferentemente los **grandes aparcamientos de rotación y disuasión**. De esta manera se ayudará a descongestionar un sistema de aparcamientos que se encuentra saturado en la mayor parte de los barrios, y que presenta un bajo nivel de plazas de aparcamiento, tanto en plazas de calle como fuera de vía pública, existiendo un claro déficit en algunos de los barrios.

Por tanto, una primera conclusión sobre el sistema general de aparcamientos es que la disposición de **aparcamientos disuasorios** en la

periferia de las zonas centrales de los núcleos urbanos debe concentrarse en el entorno de los **intercambiadores y estaciones de Bus y Ferrocarril**. De esta manera se garantizará también el desplazamiento combinado entre automóvil y el transporte colectivo, y formaran parte de la **estrategia de intermodalidad** y disuasión del empleo del automóvil. Solamente se propondrán aparcamientos subterráneos de rotación en las zonas exteriores a los centros urbanos consolidados de Marbella, San Pedro, y Puerto Banús, y junto a todos los intercambiadores de transporte.

Sintéticamente los criterios de planificación del PGOM deberían partir de las siguientes **criterios y directrices generales sobre aparcamientos**:

- Definición de localizaciones de aparcamientos de alta rotación y disuasorios, organizadas en varias fases de desarrollo.
- Definición de aparcamientos disuasorios en el exterior de los centros urbanos ó en el perímetro de ellos, que en combinación con una potenciación del transporte público, permitan disminuir la presión sobre el aparcamiento en el centro urbano.
- En general las localizaciones deberán plantearse sobre suelo público, aunque en el caso de aparcamientos de residentes (dotación) podrá optarse por la ejecución en parcelas de suelo privado.
- Los aparcamientos disuasorios se planificarán bien para las personas que proceden de fuera del municipio, o dadas las características del municipio de Marbella, donde la mayor parte de la población se concentra a lo largo de toda la franja litoral, para los habitantes del municipio que residen fuera del centro o periferia urbana.
- La existencia de estos aparcamientos reduce la carga de tráfico en el centro urbano con la consiguiente mejora en el funcionamiento de vías interiores, y la remodelación del espacio viario, ganando espacio para el peatón ó bien para otros medios de transporte. Necesariamente tiene que ir vinculada a una remodelación del transporte público, que aumente la frecuencia y disminuya los tiempos de recorrido actuales.

Se definirán los siguientes **tipos de aparcamientos estructurantes** para el futuro desarrollo urbano de la ciudad:

- Aparcamientos de Rotación. Provocadas por las funciones destino, dentro o fuera del entorno residencial, que generan un desplazamiento de duración media o corta, generalmente esta condicionado por motivos laborales o en relación con servicios y gestiones, recreativos o turísticos o de accesos a playas.
- Aparcamientos Disuasorios. Generados por las funciones laborales y económicas en general, comerciales y servicios, negocios, administración, desde la periferia de la ciudad o de los principales centros urbanos.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



- Aparcamientos Intermodales. Asociados a una red de transporte urbano o interurbano como el Bus o el Ferrocarril, así como a un sistema de sistema de bici pública.
- Aparcamientos logísticos. Vinculados principalmente a una red de transporte y reparto de mercancías.

Complementariamente a la **red estructurante de aparcamientos** vinculados principalmente a la movilidad motorizada, la revisión del **POU de Marbella** deberá abordar el aparcamiento de los vehículos de los modos de movilidad alternativas, como bicicletas, motos, patines, etc, sin perjuicio de la redacción posterior, en su caso, de Planes Directores como de la Bicicleta, Peatón y Espacio Público, los cuales deberán adaptarse e integrarse al esquema general de aparcamientos bajo principios de intermodalidad. Asimismo, la **normativa** contenida en el futuro POU de Marbella deberá definir las dotaciones mínimas a exigir de aparcamientos para bicicletas en los nuevos edificios para usos residenciales, comerciales ó equipamientos. Asimismo en los aparcamientos disuasorios, así como en los aparcamientos de residentes deberán fijarse aparcamientos de bicicletas, bien integrados en el edificio de aparcamiento o bien a desarrollar en superficie, ubicándose en espacios públicos.

3.4.8.- El sistema estructurante del transporte público urbano

Constituye los Sistemas Generales de Transportes aquellos terrenos y viarios específicos que se destinan a **Estaciones, Intercambiadores y paradas estratégicas o principales del transporte público**. El sistema de transporte público urbano planificado conforme al vigente PGOU adaptado a la LOUA establece unos itinerarios a lo largo del Eje metropolitano conformado por la A-7 y el eje urbano Avda. Severo Ochoa - Avda. Ramón y Cajal - Avda Ricardo Soriano - Bulevar Príncipe Alfonso de Hohenlohe que enlaza además con la actual **Estación de Autobuses de Marbella**, habiéndose establecido una serie de paradas asociadas al sistema. El Plan del 86 definía y planificaba 2 nuevos sistemas generales correspondientes a las **Estaciones de Autobuses de San Pedro y de Marbella**, que sin embargo no se han llevado a cabo en la actualidad, extendiendo solo la de Marbella en otra posición distinta y más excéntrica a la inicial.

En las ciudades, según datos del Observatorio de Transporte y Logística de España 2020, se llevan a cabo el **89%** de los viajes totales en modos de transporte colectivo urbano, siendo el **11%** restante viajes en ámbito interurbano. Además, el **autobús** es el modo de transporte colectivo predominante en términos generales

El **PMUS de Marbella** estableció una serie de itinerarios y líneas de transporte urbano que contaba inicialmente con 7 líneas regulares de autobuses urbanos actuales y una línea nocturna. Sin embargo las **líneas de autobús urbano** actuales que estructuran el sistema de transporte urbano

que prestan actualmente el servicio en Marbella son las que se indican a continuación:

L1: C.C. La Cañada - Puerto Banús: Es la línea más importante del servicio urbano, mantiene la estructura en su recorrido, mejorando frecuencia. Esta línea desarrolla su recorrido por zonas tan importantes como el Centro Comercial de La Cañada, el barrio de Divina Pastora, la zona del Campo de Fútbol Municipal, la zona centro de Marbella y toda la franja denominada Milla de Oro, para finalizar en la Plaza de Antonio Banderas en Puerto Banús. Es el servicio que mayor demanda de viajeros presenta con un 49% de la cuota de pasajeros anuales. El uso del sistema de transporte público aumenta, especialmente en esta línea los meses de Julio y Agosto hasta un 50% respecto al mes medio, debido al incremento de población en la ciudad por el turismo.

L2: C.C. La Cañada - El Mirador: Esta línea transcurre desde la zona de Xarblanca, la Estación de Autobuses de Marbella y la barriada de Miraflores hacia la zona centro de Marbella y Avda. General López Domínguez, llegando hasta el Centro Comercial de la Cañada. Conecta con una mayor frecuencia importantes puntos de interés como son las zonas deportivas del polideportivo Magallanes, Estadio Municipal de Fútbol, Estación de Autobuses de Marbella o el centro de Salud de Las Albarizas con el Centro de Marbella y el resto de zonas indicadas

L3: C.C. La Cañada - El Ángel: Línea de nueva creación que generará conexiones hasta ahora inexistentes entre las zonas cercanas a la Avda. General López Domínguez, la zona de Arroyo de las Piedras o la zona del Boulevard Pablo Rael con Puerto Banús, de igual manera, esta línea mejora la interconexión entre la barriada de El Ángel y la zona de Marbella, al crear una línea con entidad propia.

L4: Puerto Banús - San Pedro: Es la línea de enlace de mayor importancia entre la zona de San Pedro Alcántara con Nueva Andalucía y Puerto Banús. A nivel interno proporciona una perfecta conexión entre el Centro de Salud de S. Pedro y las zonas dependientes de dicho centro.

L5: Puerto Banús - San Pedro - El Salto: Línea de nueva creación que une los núcleos poblacionales de El Salto, San Pedro Alcántara, Nueva Andalucía, Aloha y El Ángel con Puerto Banús. Con esta línea se dota a la zona de nuevos servicios demandados desde hace tiempo. Se mantienen las interconexiones actuales, se mejoran los servicios al Centro de salud de San Pedro y se generan nuevas correlaciones con la zona del mercadillo y el polígono de San Pedro Alcántara

L6: Cabopino - C. C. La Cañada: Es la línea de mayor distancia de recorrido de la nueva red, lo cual genera interconexiones importantes desde el centro de la ciudad con puntos de interés como son la Estación de autobuses de Marbella, La Comisaría de Policía Nacional, Comisaría de Policía Local, Hospital Costa del Sol y nuevas conexiones entre los núcleos

poblacionales de la zona de Bello Horizonte, Elviria o Las Chapas con el C. C. La Cañada

L6B: Bello Horizonte - C.C. La Cañada: Línea que da servicio desde la zona de Bello Horizonte alto al Este del núcleo urbano de Marbella y discurre por la Avda. Ramón y Cajal, Avda. Severo Ochoa, Avda. Ricardo Soriano y Jacinto Benavente hasta subir por la Avda del trapiche desde cuyo enlace comunica a través de la A-7 con el C.C. La Cañada

L7: San Pedro - Centro de Salud (Circular): Línea exclusiva y vertebradora del núcleo de San Pedro, que ofrece a los habitantes un modo de transporte interno conectando los principales puntos de interés, entre otros el Centro de Salud, El Cementerio, El Polideportivo El Arquillo, El Bulevar o la Plaza de la Iglesia. Esta nueva línea facilita el intercambio con las líneas de medio y largo recorrido al estar incluido en su recorrido la parada de la taquilla de venta ubicada en la zona Sur del Bulevar de San Pedro.

L8: C.C. La Cañada - San Pedro (Nocturno): Línea que ofrece un servicio nocturno partiendo desde el Centro Comercial de La Cañada hacia el Centro de Marbella, Milla de Oro, Puerto Banús y San Pedro Alcántara. Conectando gran cantidad de hoteles con zonas de ocio y restauración en Puerto Banús, San Pedro Alcántara o Marbella centro. Con un horario adaptado a las necesidades para cada día de la semana, siendo el fin de semana donde mayor amplitud horaria adquiere, generando en conjunto con el resto de servicio urbanos que desarrollan su actividad en la zona un servicio continuado de 24 horas

L9: Cabopino - Marbella Centro (Nocturno): Es la línea de mayor distancia de recorrido de la nueva red, lo cual genera interconexiones importantes desde el centro de la ciudad con puntos de interés como puede ser la Estación de Autobuses de Marbella, la Comisaría de Policía Nacional, comisaría de Policía Local, Hospital Costa del Sol y nuevas conexiones entre los núcleos poblacionales de la zona de Bello Horizonte, Elviria o Las Chapas con el C. C. La Cañada.

L10: Marbella Centro - Starlite (solo en verano): Línea de carácter temporal y lanzadera que solo presta servicio durante los meses de verano en que el Starlite de Marbella se encuentra operativo. Tiene su parada inicial en el Parque de la Alameda y por Avda. Ricardo Soriano, Avda Jaime de Mora y Avda. Buchinger hasta aparcamiento próximo al Starlite desde el que con micro-buses se transporta al público al propio recinto del Starlite en un recorrido corto con fuertes pendientes.

L12: Hospital Costa del Sol - Nueva Andalucía: Antigua Línea 72 de la que fue titular la Junta de Andalucía que une el Centro de Nueva Andalucía en La Campana con el Hospital Comarcal de la Costa del Sol, en un itinerario que discurre por la A-7 y el eje urbano de distribución de la antigua N-340 (Avda. Ricardo Soriano).

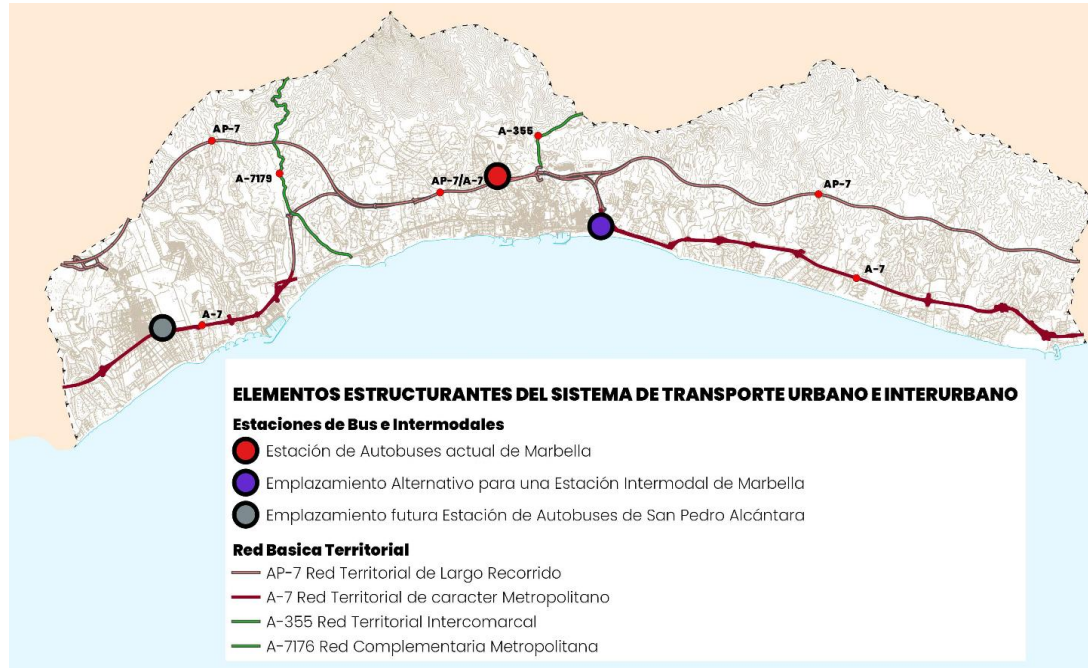


Ilustración 67. Elementos Estructurantes del Sistema de Transporte Urbano e Interurbano de Marbella existente

L13: Hospital Costa del Sol – San Pedro: Antigua Línea 73 de la que fue titular la Junta de Andalucía que une el centro de San Pedro con el Hospital de la Costa del Sol y cuyo itinerario discurre por el mismo eje que la línea L12.

El sistema de transporte urbano existente aplicado a escala local tiene en su conjunto suficiente **cobertura poblacional (79%)**, sin embargo hay zonas deficitarias concentradas sobre todo en el ámbito territorial de Las Chapas que requerirían una reordenación de líneas e implantación de nuevas paradas junto con la posibilidad del establecimiento de un sistema a la demanda en estas zonas de baja densidad urbana.

Asimismo, en este ámbito desde la parte central de la A-7 se debe planificar nuevas rutas transversales que busquen satisfacer las bolsas de

demanda existentes y las futuras centralidades que vengan impuestas por un futuro corredor ferroviario.

De esta manera, la idea es ir preparando al territorio de Marbella dentro de la filosofía de la **intermodalidad** entre modos de transporte coincidentes, para que cuando se produzca la puesta en servicio del sistema ferroviario se encuentren definidos y funcionando los centros intermodales donde se concentrarán los nuevos centros polifuncionales del territorio, es decir, la funcionalidad de la ciudad policéntrica en Marbella, para creación de proximidad en términos de movilidad.

Desde el punto de vista de la intermodalidad actualmente existente en Marbella, la transferencia modal está enfocada solo al **intercambio bus-peaton** y no existe un adecuado y suficiente intercambio **Bus-Automóvil** por falta de un sistema de **aparcamientos disuasorios y funcional** en un

contexto intermodal. En todo caso, el concepto de la intermodalidad en Marbella está inclinado a favor de los modos motorizados, por lo que se precisa, en este sentido, de cara a un nuevo modelo de movilidad sostenible basado en el transporte público, equilibrar las cuotas de intercambio modal.

El transporte público urbano de Marbella ha registrado un incremento de viajeros en el último año del **49 %** en el último año y supera ya la barrera de los 4 millones en 2021. El **85 %** de los viajeros se benefician a día de hoy de la gratuidad del servicio con la Tarjeta Municipal de Movilidad para empadronados. Actualmente hay más de 67.000 activos. En **2019** se superaron los **3,5 millones de pasajeros en el autobús urbano**, lo que supuso un incremento de más del **53%** con respecto a 2018, con la antigua red transporte. Para el presente **2022**, la previsión municipal es alcanzar una cifra histórica superior a los **5 millones de viajeros**.

La incorporación de las nuevas **líneas 12 y 13** (la L12 discurre desde el Hospital Costa del Sol hasta Nueva Andalucía, pasando por la zona centro de Marbella y viceversa. Mientras que la L13 también parte del complejo hospitalario pero llega a San Pedro Alcántara), anteriormente gestionadas por la Junta de Andalucía y que se han integrado a la red municipal de transporte urbano han dado un impulso al servicio municipal. Con la ampliación de ambas líneas la flota ha pasado a rodar más de 1.733.000 kilómetros en el año 2021, lo que supone un incremento de más de un 11% en comparación con 2020. Tras las diferentes mejoras, en 2022 es cuando el servicio alcanza su máximo de captación de usuarios y consolida su ampliación territorial a un 63% más de kilómetros en comparación a la red existente hasta 2019.

En el maco de las características básicas de explotación del sistema de bus urbano, según datos municipales, tenemos que se realizaron en 2021 **359.162 viajes al mes**, siendo agosto el que registró un mayor número de usuarios, con más de 502.308 viajeros. Por líneas, la **L1 La Cañada-Puerto Banús** fue la que más desplazamientos concentró, con más de **1.273.756**, seguida por la **L2 C.C La Cañada-El Mirador**, con **750.579** personas, y la **L4 Puerto Banús -San Pedro**, con **509.023** usuarios.

Se ha evaluado en una primera aproximación la posibilidad de implantación de **plataformas reservadas** a nivel urbano cuando la intensidad del tráfico privado afecte al normal tránsito y operación del transporte público municipal. Si bien la importantísima incidencia en el sistema de tales infraestructuras precisan de la obtención de estudios de demanda de transporte público, encontrándose a su vez condicionado por la disponibilidad o viabilidad presupuestaria necesaria para acometer las obras necesarias.

El criterio utilizado para estudiar la implantación en las vías urbanas y metropolitanas consiste en la posibilidad de aprovechar, en primer lugar, el viario existente, maximizando y optimizando el espacio disponible, y redistribuyendo la circulación del tráfico para ganar espacio útil para

priorizar la funcionalidad del transporte público de forma prioritaria frente al tráfico privado. Este **criterio de redistribución de espacios del viario** existente será el sistema preferente a estudiar frente a la ampliación de los corredores de transporte existentes. Solamente cuando se descarten soluciones de redistribución (por inviabilidad técnica o aspectos de seguridad) tendría sentido plantear nuevas plataformas independientes.

A **medio-largo plazo**, las actuaciones se concentrarán en la coordinación con otras actuaciones y la inclusión y reserva de suelo en el planeamiento urbanístico y territorial para conseguir espacio para construir las plataformas reservadas multimodales.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>

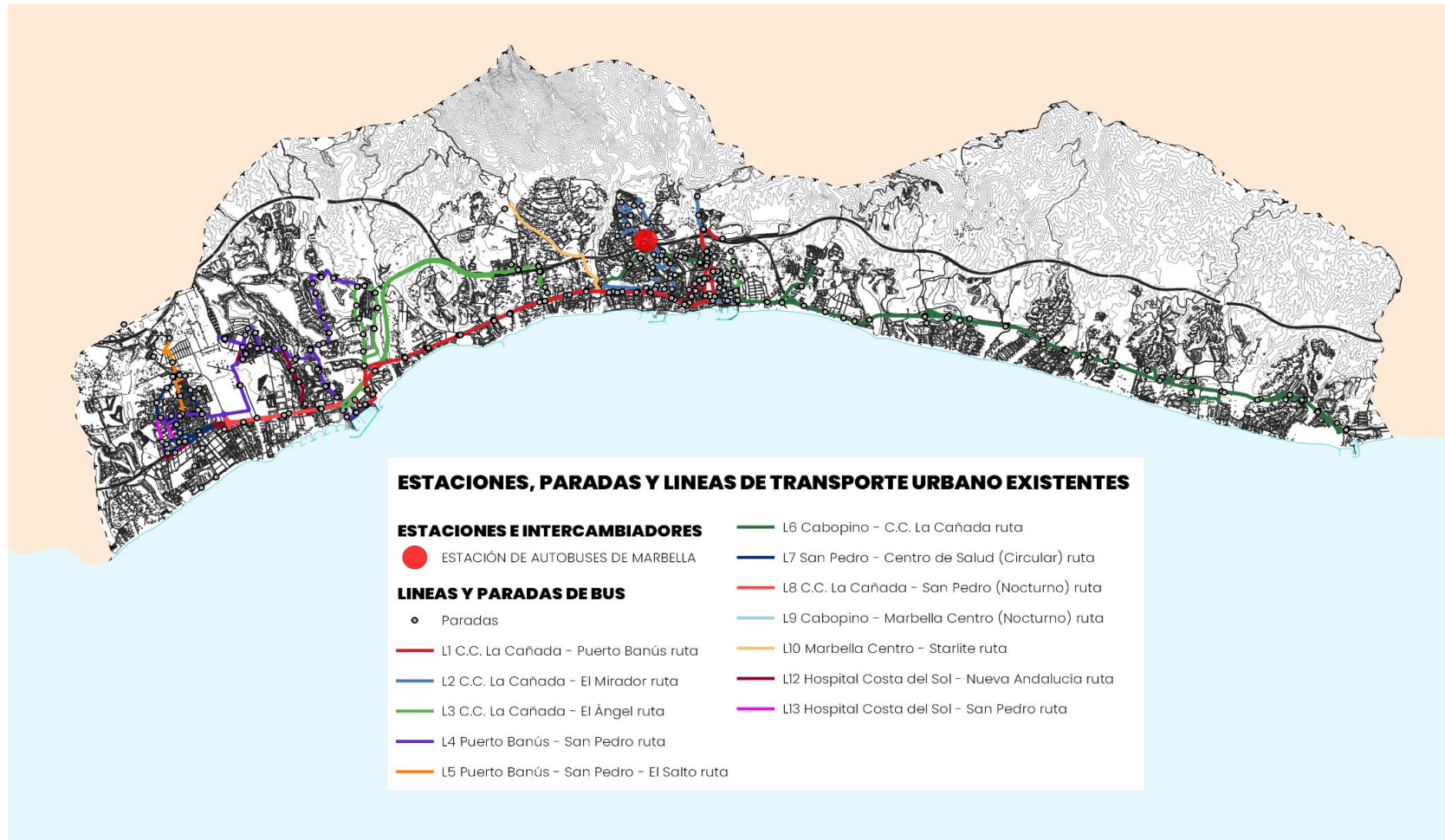


Ilustración 68: Estaciones, Paradas y Líneas de Transporte Urbano Existentes

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



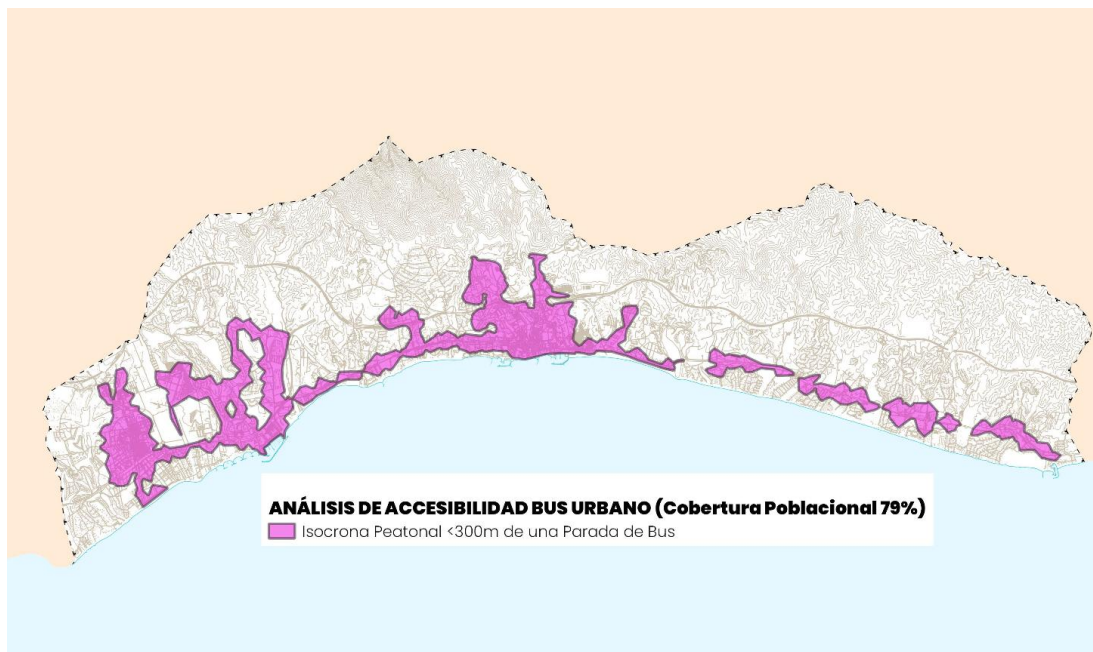


Ilustración 69: Análisis de accesibilidad peatonal a menos de 300 m de una parada de Bus

El **transporte público urbano** utiliza las vías principales de la ciudad para realizar sus trayectos compartiendo plataforma con el automóvil, por lo que las líneas adolecen de suficiente **frecuencia, regularidad y fiabilidad**, y por consiguiente de un adecuado nivel de servicio debido a problemas de congestión, con demoras en sus itinerarios, principalmente en horas punta. Además de una inadecuada jerarquía viaria que fuerza a competir con el vehículo privado de paso en espacios muy interiores de la ciudad, acentúa mas el problema perdiendo atractivo y competitividad. De hecho, según datos obtenidos del PMUS de Marbella, casi el **5 %** de los viajes se realizan en transporte público urbano, frente al vehículo privado, con un **95 %**.

Existe tres alternativas en caso de que por demanda pueda ser mínimamente viable la plataforma reservada. En primer lugar un **Carril-Bus** compartido con el tráfico privado con restricción horaria durante los periodos punta de circulación o bien un **Carril-Bus de uso exclusivo** para transporte público, sin implantación de separación física del resto de la

circulación motorizada o bien segregado y de uso exclusivo para transporte público, con implantación de separación física del resto de la circulación motorizada.

El valor de la demanda conjunta para el correspondiente itinerario que resulta funcional y maximiza rentabilidad el modo de transporte en bus urbano es de unos **5000 v/h en hora punta y sentido**, pudiéndose conseguir incrementar un 50% los valores con circulación segregada en carril bus de uso exclusivo. Se recomienda distancia entre paradas de 300 m mínimo y de 1.200 m máximo.

En el estudio y análisis del presente documento, y de las correspondientes memorias de explotación del transporte público referidas al año 2019, se ha efectuado una primera aproximación a un estudio de viabilidad de un sistema tranviario para Marbella que aunque aparece como sistema óptimo para muchos corredores, se tiende a optimizar antes el sistema de

Bus ya que, aunque el tranvía supone un importante aumento de la calidad de servicio, su oportunidad política se ve reducida por el coste de implantación y porque supone una limitación al uso del vehículo privado como un modo de transporte ya existente.

Cuando el transporte en Bus comparte infraestructura con el tráfico en general la calidad ofrecida por el servicio, especialmente en hora punta es muy baja, no sobrepasando los 20 km/h de velocidad comercial en los centros urbanos, además la regularidad en la frecuencia en variable. Con infraestructuras parcialmente segregadas el Bus alcanza velocidades superiores al vehículo privado (20 km/h), aunque dependerá del número de intersecciones y cruces a nivel con vehículos y pasajeros. Este sería el caso adecuado para los **Carriles Bus-Taxi (5.000-6.000 v/h y sentido)**. Con infraestructuras totalmente segregada se pueden alcanzar velocidades comerciales de 30-50 km/h. No tiene cruces a nivel con otros vehículos. Estaríamos en un caso ideal para Tranvías (10.000-20.000 v/h punta y sentido) y tren de Cercanías. (más de 20.000 viajeros en hora punta y sentido). Para los viajes internos estimados para Marbella extrapolados de los datos del sistema de bus urbano actual (**eje de mayor demanda en Avda. Ricardo Soriano unos 6.000 v/h**), no habría suficiente demanda para justificar la implantación de plataformas reservadas al tranvía. No obstante, dicha implantación requiere de estudios de viabilidad funcional y de demanda de transporte más específicos y exhaustivos.

Además para el caso de un tranvía se necesita como mínimo unos 7 m de plataforma en tramos sin andén central en cuyo caso se necesitarían 10-11 m. La inserción se puede hacer en vías urbanas de 25-30 m de anchura total. Así se podría disponer de un carril por sentido más aceras de 5 m, o banda de aparcamiento en línea y aceras de 3 m. Para vías de menos de 20 m en total la inserción del tranvía introduce muchas dificultades y se hace menos viable. **Se apuesta en definitiva a nivel urbano por seguir optimizando el transporte urbano mediante sistema de bus existente.**

La actual **Estación de Autobuses de Marbella** se emplacea junto con la Avda del Trapiche con acceso directo desde la rotonda norte del enlace con la A-7. Si bien tiene un posición un tanto excéntrica respecto del núcleo urbano de Marbella, su ubicación actual junto al enlace anterior le confiere una buena accesibilidad desde el sistema territorial de carreteras de medio y largo recorrido (Variante A-7/AP-7). Sin embargo, respecto del sistema viario municipal su posición no es del todo óptima ya que la Avda del Trapiche canaliza los movimientos de dirección N-S a uno y otro lado de la A-7 y en horas punta se encuentra congestionada por falta de capacidad estructural del enlace, llegando a afectar a los ramales del mismo y alcanzando incluso, puntualmente, al tronco del sistema y afectando así su movilidad y funcionalidad principal.

Por eso, y bajo esquemas de intermodalidad y coordinación con el resto de sistemas de transporte, especialmente con la propuesta de un sistema ferroviario de cercanías cuya estación principal de entrada a Marbella se

ubicaría en la zona del arco, junto al P.I La Ermita en la **Avda. Severo Ochoa**, tal y como se describe en el plano de elementos estructurantes del futuro desarrollo urbano para Marbella, se propone una **nueva estación de autobuses con carácter de intercambiador junto a la estación ferroviaria**, contando además también con buena accesibilidad desde el enlace existente de la A-7, y se permitan desde esto modo beneficiarse, ya que los movimientos urbanos de distribución interior al municipio deben realizarse mediante el sistema urbano de bus, y complementariamente mediante otros sistemas como el peatonal (la estación se situaría en torno a 15 min de las proximidades del centro de Marbella) y ciclista desde un sistema de aparcamiento intermodal ubicado en dicha infraestructura.

Por otra parte, la falta actualmente de una **Estación Intercambiador en San Pedro**, genera un déficit estructural en la red de transporte urbano importante ya que actualmente los autobuses urbanos e interurbanos utilizan una zona del actual bulevar de San Pedro a modo de Apeadero sin ningún tipo de instalaciones complementarias ni de conectividad directa con carreteras cuya conexión con un futuro corredor ferroviario estaría óptimamente emplazada junto al enlace existente de la A-7 con la A-397.

El ayuntamiento de Marbella en coordinación con la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Junta de Andalucía han programado la construcción de un **Intercambiador de Autobuses para San Pedro**, en una parcela sita junto con el enlace anterior de unos 3.000 m². La dotación de dicha infraestructura intermodal brindaría a la zona de San Pedro (25 % de la población de Marbella) un nodo importante de intercambio modal y una optimización del sistema de transporte urbano a contar con una estación de autobuses emplazada junto al sistema territorial de carreteras y del futuro sistema ferroviario, con una distancia de tan solo de 600 m al centro de San Pedro y en una posición estratégica de conectividad con el resto de modos, especialmente el peatonal y ciclista.

3.4.9.- El transporte interurbano y la necesidad de un Tren litoral en la Costa del Sol

El **sistema de transportes interurbano** está compuesto solo por líneas regulares de autobús al carecer el territorio actualmente de líneas con plataforma reservada de ferrocarril. Dicho sistema se compone de un total de 23 líneas que circulan por la A-7, con varias paradas en el T.M. de Marbella a lo largo del eje interurbano y urbano, excepto una línea de comunicación directa con Málaga que discurre por la AP-7 que tiene solo parada en el término en la **Estación de Autobuses de Marbella**. La posición actual de dicha infraestructura de transporte en el borde norte del núcleo urbano de Marbella dificulta su integración plena en un futuro esquema intermodal si se tiene en cuenta un **Corredor Ferroviario de la Costa del Sol** que discurriría más al sur de aquella posición, por lo que se tendría que plantear su traslado o bien una alternativa a una posición más céntrica y compatible con el Sistema ferroviario e intermodal. que se plantea.

Dentro del nuevo esquema que se pretende para Marbella de **intermodalidad del sistema de transportes** es clave establecer una coordinación eficaz entre los servicios de transporte interurbano y de transporte urbano en sus distintas plataformas y sistemas. Dicho sistema es susceptible de una mejor coordinación a escala urbana e interurbana al darse superposición disfuncional de servicios con una actual Estación de autobuses alejada del centro urbano y que dificulta, como se ha dicho, un esquema intermodal en un escenario a largo plazo con la posibilidad de la ejecución de estaciones ferroviarias, que en todo caso obligaría a reestructurar las paradas de las líneas de transporte y a una **Estación-Intercambiador en el núcleo urbano de Marbella**.

Por otra parte, las **previsiones territoriales de un nuevo corredor ferroviario litoral** supondría una oportunidad para establecer **servicios de Cercanías** entre los principales núcleos urbanos de la Costa del Sol y dar un solución eficaz y equilibrada al reparto modal entre los modos de transporte público y privado en el conjunto de viajes motorizados que entran y salen de Marbella, además de ser una manera de evitar la excesiva dependencia del automóvil en las relaciones con el exterior. Por eso se considera que el nuevo **PGOM** de Marbella deberá contemplar una adecuada coordinación y planificación urbanística respecto de las previsiones del corredor del tren litoral de la Costa del Sol al objeto de incorporarlas en las reservas y/o determinaciones urbanísticas que sean necesarias. A tal efecto se debe incorporar a nivel informativo la propuesta de trazado que aprobó en su momento la Junta de Andalucía de dicho corredor, sin perjuicio de las consideraciones y determinaciones que trasciendan tras la aprobación del **POTCSO**, actualmente en redacción.

El núcleo de **Cercanías de Málaga** está constituido por 2 líneas, ambas con cabecera en la Estación Málaga-Centro Alameda, que comunican la capital, Málaga, con el aeropuerto y las poblaciones de la Costa del Sol: Torremolinos, Benalmádena y Fuengirola, entre otras (Línea C-1), así como con otros núcleos del área metropolitana y del valle del Guadalquivir: Cártama, Pízarra y Álora (Línea C-2). La población de estos siete municipios alcanza los 855.000 habitantes. La red ferroviaria sobre la que se desarrolla este servicio tiene una longitud de 64 km y cuenta con 24 estaciones de las que 9 están ubicadas en el municipio de Málaga. Según datos extraídos del **PTIMA**, Cercanías de Málaga se ha consolidado en los últimos años como el cuarto de España por número de viajeros (11,46 millones de usuarios en 2018), tan sólo superado por Madrid, Barcelona y Valencia, cuyas áreas metropolitanas presentan mayores volúmenes de población y de desplazamientos al día. Sin embargo, la infraestructura existente presenta limitaciones que impiden un mejor servicio e incrementar su capacidad, al presentar la **Línea C1 (Málaga-Fuengirola)**, un 52,4% en vía única.

Según datos extraídos del **Plan de Transporte Metropolitano de Málaga**, la red de ferrocarril de cercanías de Málaga consiste en un núcleo formado por dos líneas que mueven aproximadamente 36.000 pasajeros diarios. Esta cifra se ha obtenido a partir del dato de demanda anual de 2017

publicado por RENFE, que cifra el total de viajeros en 11.455.000. Ambas líneas conectan en el centro de Málaga, dirigiéndose una hacia el corredor de la Costa del Sol (**C1**) y la otra hacia el norte del Área Metropolitana de Málaga (**C2**). Es especialmente alta la demanda y potencial de la línea C1 al conectar con la estación de ferrocarril AVE y convencionales y el Aeropuerto. Además, su conectividad con las poblaciones de la Costa del Sol hace que su demanda se mantenga en verano por motivos turísticos, aparte de dar soporte durante el resto del año la fuerte interdependencia socioeconómica de toda la Costa del Sol. Las congestiones en la A-7 y los peajes de la AP-7 también son un motivo clave y relevante para la alta demanda de la C1.

Línea	Viajeros	Estaciones	Circulaciones	Frecuencia	Duración	Trayecto
C1 Málaga-Fuengirola	32.799	18	35-35	20 min.	46 min	31 km

Tabla 15: Demanda Diaria Cercanías C1 Málaga-Fuengirola. Fuente: Consorcio de Transporte Metropolitano de Málaga 2017



Ilustración 70: Red Ferroviaria propuesta en el PTM 2012 - 2024. Fuente e Imagen: PTM 2012-2024



Ilustración 71. Red Ferroviaria Corredor Mediterráneo. Fuente: Informe-Estudio El Corredor Mediterráneo. Ineco. Marzo 2011

Las estaciones de Málaga María Zambrano, Victoria Kent y Málaga Centro Alameda son comunes a las dos líneas, aunque un **91%** de los 35.991 viajeros/día corresponden a la **Línea C-1** y solo el 9% restante a la C2, consecuencia de que la población servida por ambas líneas es significativamente mayor en el caso de la línea C-1, donde la población es de 247.282 habitantes y la población flotante es de 120.970, que en la línea 2, donde la población es de 47.314 habitantes (datos de 2017). Cabe destacar que en este sumatorio de población por línea se ha excluido la población de la ciudad de Málaga y, por otro lado, se ha incluido a la línea C-1 la del núcleo poblacional de Las Lagunas que, aunque pertenece al municipio de Mijas, forma parte del continuo urbano de Fuengirola.

En esta misma **Línea C-1 de la Red de Cercanías de Málaga**, la estación terminal está en Fuengirola, dejando sin atender poblaciones de la Costa del Sol tan importantes como **Marbella, Estepona o Mijas**, que suman **más de 300.000 habitantes permanentes**, en una zona litoral que presenta además una elevada movilidad asociada al turismo cuya población se duplica en los meses de verano. Sin embargo, pese a su estimada viabilidad y ser un reclamo político y unánime de todas las administraciones de la comarca, la ampliación del tren de la Costa del Sol hasta Marbella y Estepona no ha pasado de estudios informativos iniciales que no han llegado a su terminación o tramitación de información pública y ambiental, pese al elevado potencial de captación de viajeros.

Por último, cabe señalar que el PITVI 2012-2024 contempla una serie de **Programas de Transporte Ferroviario**, que para el T.M. de Marbella mantiene entre sus actuaciones propuestas, en el marco del Plan Global de Cercanías para la provincia de Málaga, **la posibilidad de extender las redes de Cercanías allí donde los estudios de demanda respecto de la movilidad recurrente laboral para estos modos indiquen claramente dicha necesidad**. Por otra parte, en el marco de las nuevas inversiones en Alta Velocidad en el itinerario del Corredor Mediterráneo (Algeciras – Frontera Francesa) se incluye una actuación alternativa Almería- Málaga- Algeciras por la costa, que mantiene un plano esquema del trazado del corredor de la LAV que uniría Málaga con Algeciras pasando por Marbella.

Las características de un **nuevo corredor ferroviario de la costa occidental de Málaga** responden a un nuevo modelo que obedece a una estrategia regional, superando ampliamente la puramente metropolitana. Los Estudios Informativos iniciados por el Ente Ferrocarriles Andaluces sobre los corredores ferroviarios en el litoral de la Costa del Sol occidental, suponían la oportunidad para establecer servicios ferroviarios de Cercanías entre los principales núcleos urbanos de la costa, y una solución eficaz para reequilibrar la participación entre los modos de transporte público y privado en el conjunto de viajes motorizados, además de una manera para evitar la excesiva dependencia del automóvil en las relaciones con el exterior, tanto las de carácter laboral como las turísticas.

En 2011 el entonces Ministerio de Fomento llevó a cabo un estudio con objeto de completar el **Corredor Mediterráneo** entre la frontera francesa y Algeciras, y dado que actualmente el corredor ferroviario planificado llega solamente hasta Almería, se proponía estudiar la conexión ferroviaria de Algeciras a Almería por la costa para tráfico de viajeros y de mercancías. La conexión **Almería – Motril – Málaga – Algeciras** por la costa, a diferencia de la línea existente por el interior facilitaría la conexión y el acceso a los puertos de Málaga, y Motril y asegurar las comunicaciones entre los principales núcleos de población. No obstante, aquel estudio se remitía a otro estudio de funcionalidad para estudiar la viabilidad de desarrollar la línea en sus distintos tramos y determinar las posibilidades de que sea utilizada por tráfico mixto o independizar los tráficos de viajeros y de mercancías.

Los resultados de estudios de demanda existentes, concluyen que el transporte interurbano colectivo en el municipio de Marbella aumentaría desde los **5 millones** de desplazamientos anuales, hasta los más de **14 millones**. Es decir que **9 millones** de viajes que ahora se realizan en vehículo privado se realizarían en ferrocarril, lo cual da idea del **potencial cambio de la estructura modal de los desplazamientos en Marbella**.

Este sistema dispondría de los elementos siguientes:

- Una **plataforma ferroviaria entre Málaga y Estepona** compatible para su utilización por trenes de cercanías y trenes de largo recorrido.

- Un **sistema de estaciones de intercambio modal** en los grandes centros de población como Marbella ciudad.

Los estudios existentes de **captación de demanda potencial del ferrocarril** en los desplazamientos internos del municipio como los de carácter comarcal y provincial desde el municipio de Marbella, demuestran la rentabilidad de la inversión, y sobretodo que el nuevo modo de transporte recoge viajes procedentes de los usuarios del automóvil. Es de resaltar que este incremento de usuarios provendría fundamentalmente de viajeros no cautivos, es decir, ya motorizados, y ello puede sólo conseguirse con la puesta en marcha de un sistema de transporte público de calidad, acompañado de una mejora generalizada del transporte interurbano de viajeros y con la aplicación de medidas que limiten el uso generalizado del vehículo privado de paso en los centros urbanos.

Las **nuevas estaciones del ferrocarril** tendrían un papel importante en los modos no motorizados, peatón y bicicleta, siendo necesaria su integración dentro de los itinerarios principales de los núcleos urbanos. Para ello, será fundamental la conexión entre el automóvil con el transporte público en aquellas estaciones de intercambio con posibilidad de espacios para esta función.

Dentro del término municipal de Marbella, el Estudio Informativo y proyectos aprobados en su momento por el Ente de Ferrocarriles de Andalucía incluía en total 7 estaciones, 6 apeaderos y una Estación principal Central.

- **Estación Principal de Marbella**, situada frente a la zona industrial del acceso oriental de la ciudad, la cual estaría llamada a realizar funciones de Intercambiador con una Nueva Estación de Autobuses.
- **Estación de San Pedro Alcántara**. Situado en el lado norte de la A-7, en Guadalupe, próxima al enlace de San Pedro Alcántara y de su futura Estación Intermodal de Autobuses.
- **Apeadero de Marbella Este**, situado cerca del Palacio de Congresos.
- **Apeadero de Puerto Banús**. Situado al norte de la A-7 sobre el vacío urbano actualmente vacante (Holanducía).
- **Apeadero de Los Monteros**, junto al Hospital de la Costa del Sol.
- **Apeadero de Las Dunas**, entre la urbanización de Elviria y Las Chapas.
- **Apeadero de Calahonda**, situado al norte del puerto de Cabopino y lindando con Mijas

El MITMA, desde 2013 ha ido realizando varios estudios de demanda y de posibles trazados para justificar su ejecución. En la actualidad se está redactando el **Estudio Informativo del nuevo acceso ferroviario a Marbella y Estepona**, en el que se están analizando en detalle las distintas alternativas de trazado posibles. Por otra parte la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Junta de Andalucía, se recoge a través del **PITMA**

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

entre sus propuestas de coordinación administrativa la relativa al impulso del Tren Litoral de Fuengirola a Marbella.

Por último, el **Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2014-2020)**, a sustituir por el **PITMA 2021-2030**, contemplaba y se hace eco en sus Memorias de la previsiones que en el momento de su redacción (Diciembre de 2013) se tenían en cuenta, entre las que se contemplaba en fase de proyecto la prolongación de la red ferroviaria, en concreto del ferrocarril de Cercanías desde Fuengirola, asumiendo competencias para su planificación y ejecución. De hecho llegaron a licitarse sin éxito algunos de los subtramos en que se programó la ejecución de dicha prolongación ferroviaria. Dicho documento se hacía también eco de la planificación en fase de estudio del Corredor Ferroviario. Ahora el nuevo PITMA contempla entre sus medidas la coordinación con el MITMA para **impulsar el Tren Litoral Málaga - Fuengirola - Estepona**.

Se considera además necesario resolver las demandas de movilidad metropolitana estableciendo un **Sistema de gestión integral del Sistema de Transportes Públicos Colectivos en la Costa del Sol** y, simultáneamente, establecer paulatinamente restricciones a la utilización del vehículo en el interior de los núcleos urbanos consolidados de los municipios complementariamente al establecimiento de ZBE. Marbella debería ser incluida en el área de transporte metropolitano de Málaga por su clara vinculación e influencia en el sistema de transporte y movilidad de la Costa del Sol Occidental.

3.4.10.- El Sistema General Ciclista y Peatonal

Se entiende por **redes peatonales** las constituidas por el conjunto de los espacios públicos dedicados a **uso exclusivo peatonal**, que aseguran un acceso sin barreras arquitectónicas a todos y cada uno de los usos implantados en la trama urbana y que soportan una **funcionalidad principalmente de transporte y movilidad**, además de la estancial y recreativa, en su caso. No obstante, los espacios o vías peatonales deben prever zonas para el paso de los vehículos de emergencia.

Los elementos del espacio peatonal que constituyen la red principal y áreas estanciales son:

- Las calles, sendas, plazas, paseos marítimos y otros espacios peatonales
- Las calles de prioridad peatonal o exclusivamente peatonales

Dentro del Sistema General Viario cabe distinguir la **red principal de calles peatonales centrales**, que son aquellas con elevada intensidad peatonal, que funcionan como ejes principales de desplazamiento y transporte y forman parte de los itinerarios peatonales principales que unen entre sí los puntos principales de atracción de viajes peatonales, como son: equipamientos públicos importantes, zonas comerciales o de alta

concentración de empleo, estaciones e intercambiadores de transporte. En definitiva, los **Itinerarios Peditones Principales** tienen como objetivo conformar una red de espacios de tránsito y uso peatonal identificables por sus características de diseño y acondicionamiento, que faciliten y estructuren los desplazamientos a pie en el conjunto urbano, comunicando los diferentes barrios y distritos entre sí.

Respecto de los itinerarios ciclistas de carácter territorial y metropolitano en Marbella hay que remitirse como punto de partida a la normativa sectorial y planificación estratégica contenida en el **Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) 2014-2020**, que se trata también de un documento de incidencia territorial al integrarse en las actuaciones propuestas por el **POTA**. Dicho Plan toma a la bicicleta como un modo de transporte preferencial, eficiente y sostenible que hay que impulsar. Establece tres escalas: la autonómica para uso preferente de ocio-turístico-recreativo, **metropolitana** para todos los usos y **urbana** para transporte preferente. Los objetivos del PAB a escala metropolitana y urbana son:

- **A escala metropolitana** definir una serie de redes que conecten con la red autonómica, impulsar la intermodalidad entre la bici y el transporte público y su utilización como sistema modal de transporte.
- **A escala urbana** impulsar el uso de la bicicleta en las ciudades como modo de transporte, fomentar actuaciones municipales, la implantación de sistemas de bicicleta pública (ya sea de gestión pública o privada) y desarrollar Planes Municipales de la Bicicleta.

En dicho documento se establecen **criterios funcionales y técnicos** para la planificación y diseño de redes ciclistas, y de manera específica para redes metropolitanas y urbanas. Asimismo, se hace lo propio para Aparcamientos de Bicicletas, Sistemas de Bicicleta Pública y Bicicleta Eléctrica, siendo por tanto un documento de referencia obligada y útil de cara a los criterios de planificación, diseño de redes y aparcamientos ciclistas, así como normativa ciclista para la planificación urbanística.

Respecto de las propuestas concretas a escala autonómica se incluye el **Eje nº 5 Corredor Litoral (forma parte de la Ruta Mediterránea Eurovelo 8)**, que discurre por todo el TM de Marbella, está sin concretar trazado completo y pendiente de definir, aunque se entiende aprovecha, a escala metropolitana, el actual trazado de la **Senda Litoral** como soporte de dicho eje ciclista. Su función es articular el litoral en su totalidad, aprovechando las infraestructuras turísticas que éste acoge. Es quizás el eje más heterogéneo, no sólo por su longitud, sino por el grado importante de transformación que sufren grandes zonas del litoral que dificultan, además del relieve, dificultan la continuidad de este eje. El actual trazado de la Senda Litoral sin duda da soporte a funciones, no solo turísticas, sino que se constituye en un importante eje metropolitano con capacidad de dar soporte a **funciones de transporte y movilidad**.

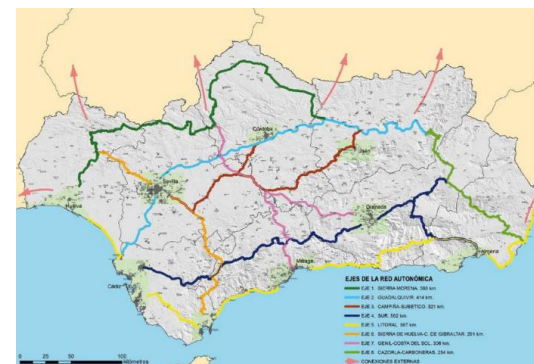


Ilustración 72: Ejes Planificados de la Red Autonómica de Carriles Bici. Imagen y fuente: Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) 2020

En el caso de la planificación urbanística de Marbella, no fue hasta ocasión de la **Adaptación Parcial del PGOU del 86 a la antigua LOUA** cuando se definió una **Red Viaria no motorizada y peatonal** que establecía una red peatonal y ciclista paralela a la costa y en toda la longitud del municipio, coincidentes en plataforma, pero que en la actualidad está parcialmente ejecutada, habiéndose encontrado tramos de difícil solución por la ocupación de la línea de playa y la falta de espacio.

En un primer análisis del **Sistema Peatonal y Ciclista** existente en Marbella, consecuente del sistema viario existente y de la priorización en el esquema de movilidad de Marbella hacia el automóvil, es la falta de suficiente identificación y reconocimiento de los modos peatonales y ciclistas como **sistemas propios de transporte y movilidad que deben formar parte de la planificación urbanística** y de los nuevos esquemas de intermodalidad necesarios para un verdadero modelo sostenible. Por tanto, deben definirse itinerarios peatonales prioritarios y determinar formando parte de los Sistemas Generales de Viario, el espacio destinado, asimismo, a una **Red Básica Ciclista** como estrategia urbanística de movilidad sostenible.

Actualmente, respecto de la movilidad ciclista de Marbella ésta se caracteriza por contar con más de **8,8 km de Carrilbici**, **16,4 km de Sendas Ciclistas** y **11,5 Km de Ciclocalles**, en la ciudad, situados principalmente en zona de costa y paseos marítimos. La Senda Ciclista existente y que coincide con el trazado de la Senda Litoral en Paseos Marítimos, permite el paso de bicicletas por el Paseo Marítimo a una velocidad máxima de 10 km/h y dando prioridad al peatón. Por otro lado tenemos el Carril bici en la Avenida Nabeul y continuación en el Parque del Arroyo de la Represa así como en la Calle Camilo José Cela, Avda. Julio Iglesias y entorno sur del Bulevar de San Pedro. Además contamos con Ciclocalles en la zona centro de la ciudad de Marbella.

El **PMUS de Marbella** define complementariamente a la planificación urbanística un corredor o eje litoral ciclista, sensiblemente coincidente con el establecido en el vigente Plan General. Asimismo, ha definido un itinerario principal paralelamente al eje anterior y coincidente con el eje de la A-7 como tramo interurbano y de la antigua travesía N-340 como tramo o o eje central urbano. Además existe un **Plan Director del Corredor Verde de Las Chapas** no ejecutado aún que planificaba en dicha zona una serie de caminos y sendas peatonales y ciclistas que pueden ser de interés en el nuevo modelo de movilidad sostenible para Marbella.

A la hora de planificar y determinar los sistemas propios de la movilidad ciclista y peatonal, hay que tener en cuenta la situación, en que la demandas de **itinerarios metropolitanos principales** se localizan predominante en el eje litoral, cuya situación actual es la de una secuencia de vías inconexas sobre un corredor costero cuya línea de costa ha sido ocupada en gran parte por edificaciones y que en la zona de Las Chapas la continuidad de las funciones de la vía ciclopeatonal sobre la Senda Litoral hay que buscarla, en algunos casos, en trazados alternativos en segunda línea del frente de playa, habida cuenta de las dificultades técnicas y expropiatorias que pueden darse. No obstante, como se ha comentado, tanto el PAB como el PITMA, contemplan completar dicho eje litoral. por lo que, en coordinación con ellos, tanto el PGOM como directriz como especialmente el POU deberá buscar alternativas de trazado por tramos para dar continuidad a este itinerario peatonal y ciclista.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>

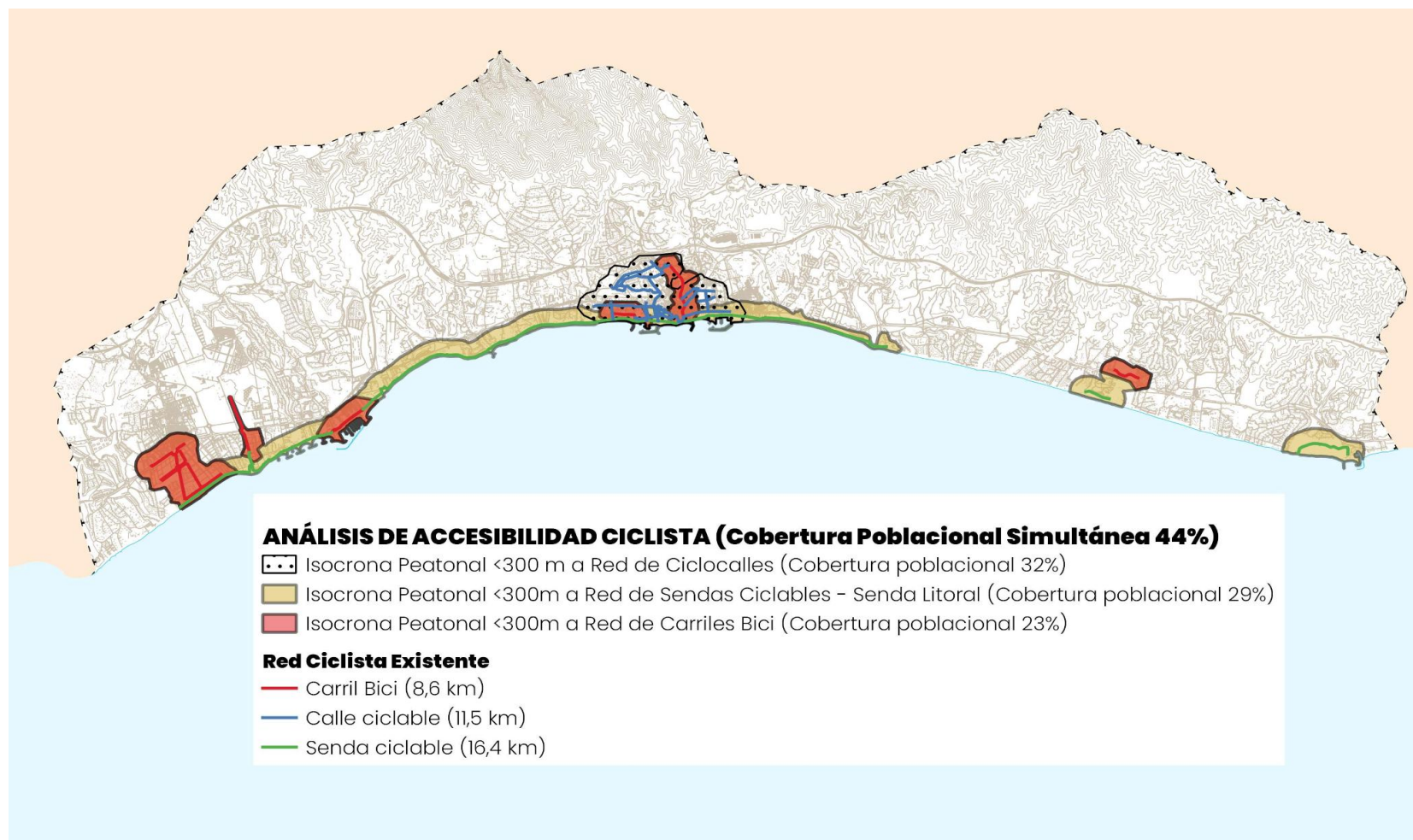


Ilustración 73: Red ciclista existente. Accesibilidad ciclista

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



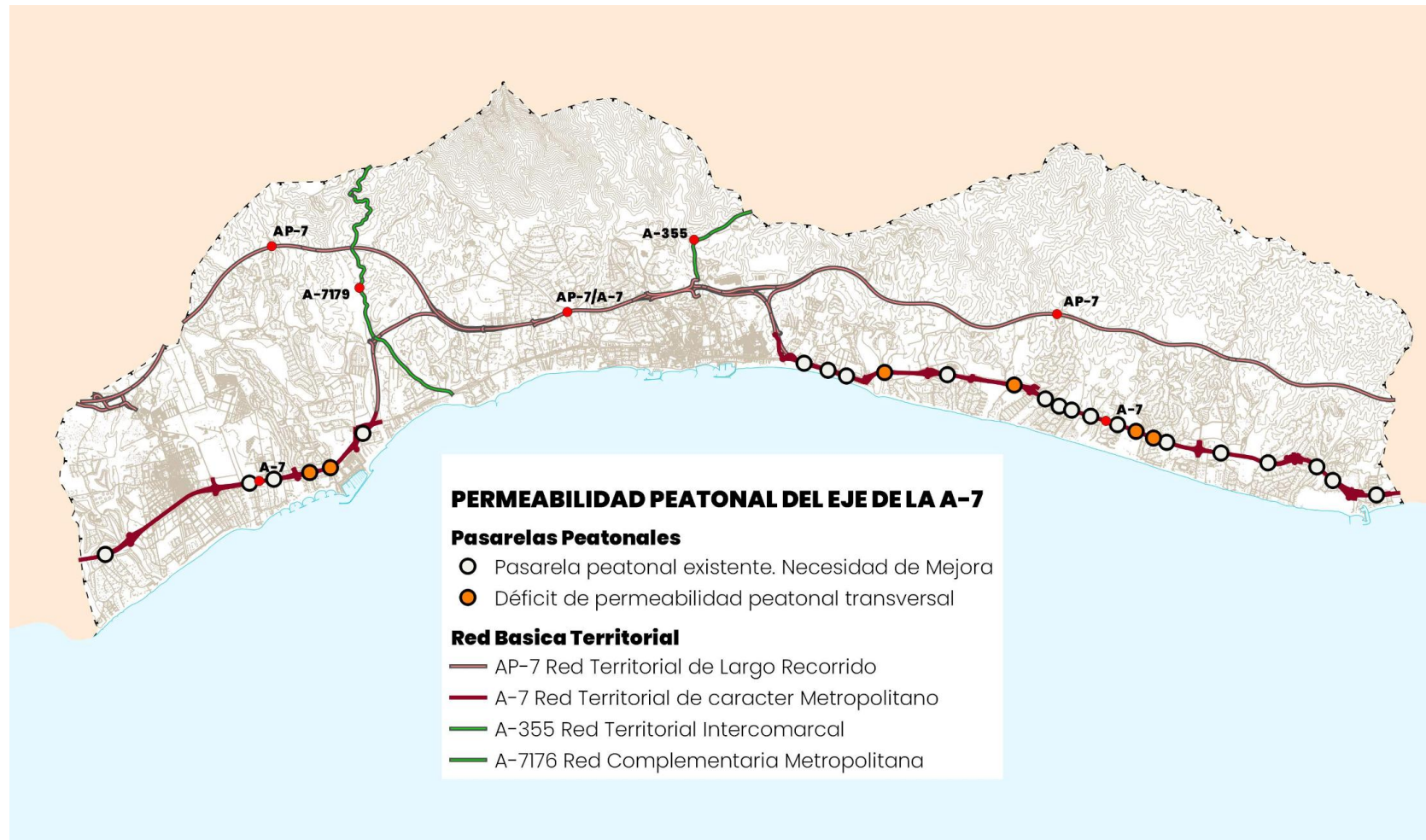


Ilustración 74: Permeabilidad peatonal en torno al eje metropolitano y urbano de la A-7

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



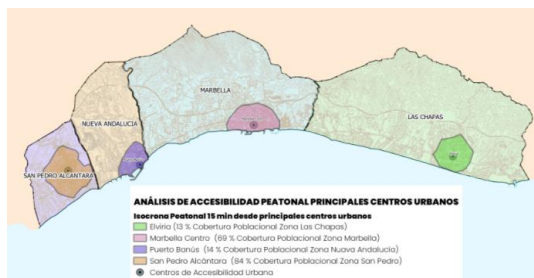


Ilustración 75: Accesibilidad peatonal de los principales núcleos urbanos Generadores-Atractores de viajes

Por otra parte respecto de las **demandas y permeabilidad peatonales** entre áreas del norte y sur de la A-7 se resuelve en mediante 19 pasarelas peatonales que no están acondicionadas a las demandas ocio-turísticas, por diseño, seguridad y continuidad con la red ni tampoco cumplen las normas básicas de accesibilidad ciclista por anchura y pendiente de sus plataformas. Además, no existe una red principal planificada de proximidad entre áreas urbanas y las conexiones entre barrios no están bien diseñadas, de hecho son muy deficitarias para la movilidad sostenible.

Actualmente, la consideración urbanística de la **movilidad peatonal y ciclista como sistema de transporte** se reduce a los paseos marítimos y zonas adyacentes de los centros urbanos. Por su parte, la reducida red de carriles bici sin una articulación clara y sin una continuidad que vertebrar el territorio hace necesaria la definición de una red en la ordenación detallada, considerando además la vocación en materia de movilidad sostenible del PMUS de Marbella, del establecimiento de una red principal de carriles bici y la reserva e integración de aparcamientos para bicicletas.

Por tanto, se precisa la planificación de una **red principal de itinerarios ciclistas y peatonales** con funciones de transporte y movilidad en distintas áreas y sectores funcionales del territorio de Marbella que promuevan la ciudad de proximidad y articulen una movilidad sostenible en los centros urbanos y conecten a escala metropolitana los distintos distritos y piezas de la ciudad apoyándose en la **Red Territorial y Metropolitana** en que viene a constituirse la **Senda Litoral (Ciclopeatonal)** y propuesta de ampliación.

3.4.11.- El Sistema Portuario en Marbella

El **Sistema General Portuario** está constituido por el conjunto de elementos y espacios destinados al atraque y servicio de embarcaciones marítimas, así como las instalaciones propias del transporte, comercio y recreo que de dicho uso se derivan. Existen cuatro Puertos en Marbella: el Puerto Deportivo de Marbella, el Puerto Pesquero de la Bajadilla, Puerto Banús y Cabopino, cuya caracterización básica es la siguiente:

PUERTO	SUPERFICIE m2	USO	ATRAQUES	CALADO MÁX.
Deportivo de Marbella	16.800	Deportivo-Recreativo	373	4
Pesquero La Bajadilla	34.400	Deportivo-Pesquero	268	3,5
Puerto Banús	76.750	Deportivo-Recreativo	915	7,5
Puerto de Cabopino	21.000	Deportivo-Recreativo	249	4,5

Tabla 16: Caracterización Puertos de Marbella

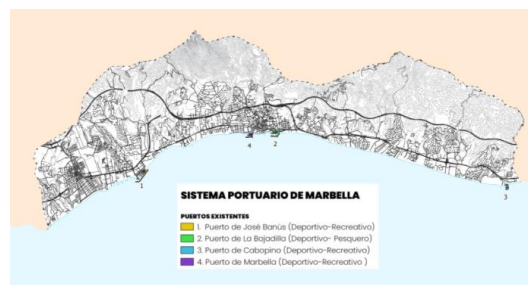


Ilustración 76: Sistema Portuario existente de Marbella

El **sistema portuario autónomico** cumple una función determinante en el desarrollo de la **función náutico-recreativa**, de acuerdo con el ordenamiento legal que reconoce competencia exclusiva a la Comunidad Autónoma de Andalucía en puertos deportivos. Las instalaciones portuarias propician la diversificación y desestacionalización del producto turístico y el fortalecimiento del tejido socioeconómico local. En los últimos años el sistema náutico-recreativo andaluz ha experimentado un gran desarrollo como consecuencia, fundamentalmente, de las actuaciones acometidas directamente por la administración portuaria autonómica que han permitido duplicar la oferta de puestos de atraque.

En la redacción actual del **POTCSO** en Fase de Avance se plantea la ampliación del **Puerto de la Bajadilla**, que en fases posteriores se podría proponer también como oportunidad de mejora y centralidad urbana el tratamiento de sus bordes y del sistema puerto-ciudad. En su conjunto, existe un gran potencial de crear una gran centralidad urbana y de sistema Puerto-Ciudad-Intercambiador Metropolitano (del futuro corredor ferroviario propuesto) próximo al centro urbano de Marbella que potenciará y reforzará, sin duda, la cualidad turística de Marbella. Además desde el POTCSO podría proponerse la utilización del Puerto de la Bajadilla aprovechando su situación favorable y ampliación para dar cabida alguna pequeña línea de tráfico comercial comarcal-regional tal y como en el propio PITMA se sugiere entre sus principios y objetivos estratégicos.

El **PITMA 2021-2030** en su Línea Estratégica 8 en su Programa 3 de Mejora de las condiciones operativas de la actividad pesquera profesional cuyo objeto es completar las infraestructuras y equipamientos al servicio de la flota pesquera profesional, aunque de modo puntual y en localizaciones concretas que incluye dotación de nuevos cuartos de armadores, tendidos de redes y otros edificios equipamientos e instalaciones para el desarrollo de la actividad pesquera, planteándose actuaciones de especial relevancia en puertos como el de **La Bajadilla**. Por su parte el Programa 4 de completar y mejorar las infraestructuras y servicios náuticos-recreativos tiene entre sus medidas posibilitar el desarrollo de las intervenciones en materia náutico-recreativa que permitan completar el sistema a nivel territorial, incluyendo entre otros las obras de abrigo y ampliación de puertos como el de **Puerto Banús**.

Por otra parte el Programa 5 Relación Puerto-Ciudad del PITMA entre sus medidas en materia de movilidad pretende transformar los espacios de borde dotándolos de nuevo uso a través de su incorporación al sistema de espacios libres urbanos **mejorando la accesibilidad y movilidad urbana**, con priorización de los **recorridos peatonales y en bicicleta**, y restricción del acceso en vehículo privado a la zona portuaria, justificado únicamente para los usuarios portuarios. Asimismo, la dotación de adecuadas condiciones de accesibilidad a los frentes marítimos portuarios, resolviendo las situaciones de limitación en el tránsito y la estancia que se registran actualmente en algunas fachadas urbanas, avanzando igualmente en la posibilidad de ampliar los **recorridos peatonales sobre las obras de abrigo**.

Si bien los puertos de Marbella tiene el uso y la vocación de ser náuticos-recreativos, el PITMA, en alineación con el Plan Director de Puertos de Andalucía, trata de potenciar asimismo las **actividades turísticas y recreativas** de carácter marítimo, incluso de transporte de viajeros de manera que el Sistema Portuario Autónomico debe contribuir a la potenciación de un transporte público de pasajeros sostenible propiciando la descongestión del sistema viario y avanzando en una nueva movilidad que supere la dependencia del vehículo privado.

El **Plan Director de Puertos de Andalucía 2014-2020**, tiene entre sus objetivos y principios inspiradores de mejorar la integración de los puertos con la ciudad. La idea es que los ciudadanos tendrían que sentir el puerto no como un recinto excluyente, sino como un espacio público más de la ciudad. Por tanto, deben promoverse actuaciones encaminadas a mejorar su integración con la ciudad, en coordinación y colaboración con ésta, tanto desde un punto de vista físico y de accesibilidad como funcional. En concreto en dicho Plan Director en los puntos **4.6 El Puerto y La Ciudad** se habla de la integración del puerto con su entorno urbano y las propuestas de mejora. Asimismo, se habla en el punto **4.7. Movilidad y Accesibilidad** tanto internas como externas con la ciudad proponiendo genéricamente actuaciones de mejora y fomento de la movilidad eficiente y sostenible, aunque estos puntos genéricos se enfocan principalmente a los puertos con tráfico de mercancías y pasajeros.

Por último, entre los ejes y líneas de actuación generales del Plan Director, se define el **Eje 5 Relación Puerto-Ciudad** como principio inspirador de abrir los puertos a la ciudadanía, al desarrollo urbano y permitir usos complementarios y compatibles con el uso portuario. En concreto dicho Eje contempla líneas de actuación, entre ellas y con necesidad de coordinar con el ayuntamiento las relativas a la **Accesibilidad y Movilidad**. Respecto de la movilidad se enfoca principalmente a la movilidad interna y externa de los puertos con tráfico de mercancías y pasajeros, aunque, para todos los puertos en general las nuevas conexiones viarias o sus modificaciones y de sus aparcamientos vinculados deben acordarse entre Puerto y Ciudad a través del Planeamiento General y, en su caso, un Plan Especial de Ordenación de **accesos y aparcamientos**, pudiéndose contemplar incluso **carriles bici, paradas de bus y accesos peatonales** al entorno de borde y dentro del propio ámbito del puerto.

El **transporte marítimo de carácter turístico** entre los puertos puede ser una solución de movilidad sostenible, dando acceso directo a las áreas de centralidad próximas a las infraestructuras portuarias donde se ubican las terminales del transporte, y pueden desempeñar un papel fundamental en el movimiento de pasajeros ligado a actividades recreativas y de ocio, tal y como ocurre entre el Puerto Deportivo de Marbella y Puerto Banús, durante determinados meses del año con más afluencia turística de visitantes.

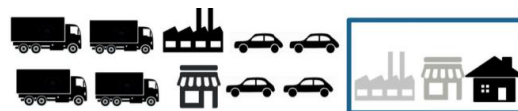
De acuerdo con los análisis realizados en los documentos de planificación sectorial anteriores, cabe considerar que el sistema náutico-recreativo andaluz ofrece en términos globales expectativas de crecimiento, detectándose demanda potencial de nuevas instalaciones y servicios náutico-recreativos a medio y largo plazo en la costa del Sol entre las que cabe destacar las **ampliaciones de Puerto Banús (y de sus obras de abrigo) y Marbella "La Bajadilla"**.

3.4.12.- El Sistema General Logístico

En materia de transporte y de **Distribución Urbana de Mercancías (DUM)** cabe empezar diciendo que actualmente se encuentra en un proceso de gran transformación ya que en los últimos años es **uno de los factores más importantes a tener en cuenta en la movilidad urbana** al representar un porcentaje importante de la movilidad motorizada que según algunas estimaciones se encuentra entre el **15-20 %** de una ciudad, y cada vez más las empresas transportistas necesitan de un mayor número de entregas. Dicha DUM se hace mayoritariamente en su fase de última milla con furgonetas y pequeños camiones cuyos destinatarios finales son principalmente comercios y establecimientos de restauración, pero también en los últimos años se han incorporado los domicilios particulares en un contexto de compras on-line o de comercio electrónico de crecimiento exponencial en los últimos años. Las tendencias anteriores precisan de **Centros Logísticos Urbanos** donde poder proceder a la ruptura de la carga y facilitar la distribución urbana en vehículos más pequeños.

La **evolución de la logística urbana** está asociada a la localización de las zonas residenciales y establecimientos comerciales y zonas de actividad económica, y por tanto está asociada al **modelo de movilidad de la ciudad**. El problema viene cuando se producen desplazamientos del comercio de la mano de grandes centros comerciales a la periferia o se concentra en pocos puntos del territorio en cuyo caso, al no existir un urbanismo de suficiente proximidad se generan y atraen muchos viajes en vehículo privado a dichos centros dado que el motivo de viaje normalmente es de ocio y compras. Ello libera a los centros de las ciudades de tráfico logístico pero obliga a clientes y trabajadores a desplazarse fuera de la ciudad en vehículo particular cuyo maletero son la vía de entrada de las mercancías al centro de la ciudad.

Sin embargo los centros de las ciudades como Marbella están sufriendo un **proceso de terciarización en el interior de la ciudad**, y su casco histórico son ocupados por cada vez más usos terciarios como oficinas y **restaurantes y pequeños comercios** creciendo el número de viajes hacia el centro en busca de la nueva oferta gastronómica y comercial, sumándose a los flujos de viajes descritos anteriormente, pero en sentido contrario, del centro hacia la periferia, y en donde, por consiguiente, la penetración de la cadena logística tiene protagonismo casi a escala de barrio. La situación anterior confirma la necesidad de un cambio de modelo hacia una distribución sustentada en **centros logísticos periurbanos** desde los cuales hacer una distribución urbana capilar con vehículos ligeros y sostenibles.



Logística urbana en la ciudad monofuncional en la que las actividades económicas se desplazan a puntos concretos



Logística Urbana en la Ciudad Polifuncional donde coexisten viviendas, comercios e industrias.



Logística urbana en la Ciudad Terciarizada (turística) con una periferia suburbanizada y residencial. Imagen y Fuente: Logística Urbana, Manual para operadores Logísticos y Administraciones Públicas. Ignasi Ragés Prat (2018)

El PGOU vigente de 1986 preveía una reserva de suelo para un **Sistema General Logístico** (identificado como SG-C-13), destinada a este uso como **Estación de Carga**, ubicada junto al núcleo de Marbella, en la zona del

actual Polígono Industrial de La Ermita. Actualmente dicho Sistema Logístico, que no llegó a ejecutarse, ha sido ocupado por las edificaciones industriales debiéndose de localizar para el nuevo PGOM un lugar adecuado para una **Estación de Transferencia de Mercancías**, tal y como por otra parte determina el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía al ser Marbella un **Nodo Urbano de Nivel 1**. El fallido PGOU 2010 ya diagnosticó la misma situación y propuso una potencial reserva de terrenos para la ubicación de un Centro y Parque Logístico en las proximidades del C.C. La Cañada. Dicho Parque Logístico "La Cañada" se insertaba en el PGOU con carácter de Actuación o Plan Estratégico para la Ciudad. Asimismo aquel PGOU 2010 clasificaba al noroeste de San Pedro un Sector de Suelo No Urbanizable Sectorizado con uso característico logístico.

El nuevo PGOM para Marbella propondrá, dadas las carencias y déficits que se han detectado en materia de infraestructuras logísticas, sin contar actualmente con ningún centro logístico urbano, que materialicen el carácter de nodo urbano que tiene Marbella y sea un punto o nodo de logístico que incluso podría tener vocación supralocal. Asimismo, la potencial centralidad logística con la que cuenta San Pedro Alcántara, así como el P.I. de La Ermita podría precisar la reserva de terrenos para su Centro Logístico y de Transporte de Mercancías como **Sistema General Logístico**.

Cabe señalar que **Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía**, define las áreas de transporte de mercancías como zonas debidamente delimitadas, integradas por espacios continuos o discontinuos, destinadas a prestar servicios a los usuarios y a las empresas del sector del transporte, así como a facilitar la localización de éstas, en el ámbito de las cuales los distintos operadores pueden realizar actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución y contratación de mercancías. Las áreas de transporte de mercancías pueden ser centros de transporte de mercancías o estaciones de transporte de mercancías, que habrán de reunir, según sus características y funciones y la clase a la que pertenezcan, las condiciones y requisitos establecidos en dicha Ley y en su desarrollo reglamentario.

En concreto las **Estaciones de Transporte de Mercancías**, que según el POT Marbella debe contar con al menos una, las define como las áreas de transporte de mercancías integradas únicamente por una zona demanial destinada a concentrar las salidas y llegadas a una población o área territorial de los vehículos de transporte, así como a facilitar la coordinación intermodal y la mejora de las condiciones del transporte, la circulación y el tráfico en aquéllas, no teniendo la consideración de estaciones de transporte de mercancías los terrenos e instalaciones destinados únicamente a garaje, estacionamiento de vehículos o almacenamiento de mercancías, que no posean las características mínimas indicadas en la propia ley. Según el Artículo 17 de dicha ley, respecto de la calificación urbanística de las estaciones de transporte de mercancías podrán

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

calificarse por los instrumentos de planeamiento general municipal y sus instrumentos de desarrollo como dotaciones de transporte y comunicaciones con carácter de sistemas generales o locales, según su importancia y funciones en el contexto territorial en el que se implanten.

3.4.13.- El Helipuerto Municipal de Marbella

Se entiende por **Helipuerto** el aeródromo destinado exclusivamente a movimiento de helicópteros. Los helipuertos pueden construirse en superficie o en plataforma elevada sobre edificios. Les es de aplicación el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura de aeródromos autonómicos, así como Ley 21/2003 de Seguridad Aérea.

Los **Helipuertos municipales o autonómicos** de uso público¹ o de uso restringido precisan para su puesta en uso y operativa un Certificado de Compatibilidad de dicha infraestructura con el espacio aéreo otorgado por la Dirección General de Aviación Civil del MITMA, no generando su infraestructura afección o protección alguna en su entorno inmediato desde el punto de vista urbanístico. No obstante, pueden existir reticencias por parte de los habitantes de las proximidades del emplazamiento que ven en tal instalación y en su operación una causa de ruido molesto.

Marbella cuenta en la actualidad con un **Helipuerto Urbano de superficie** con carácter permanente de uso restringido y destinado al **transporte aéreo no comercial**, si bien en la actualidad no está operativo. Se encuentra situado en la zona de Los Manchones Altos de Marbella. Dicha infraestructura aeronáutica se emplaza sobre una superficie de 1,3 Ha. Se encuentra comunicada con el resto del territorio a través del viario principal de la zona de su situación desde el que se puede acceder tanto al centro de Marbella como a Puerto Banús en menos de 10 minutos.

El **valor estratégico** de dicha infraestructura como equipamiento público con la calificación de **Sistema General de Helipuerto** viene determinado por el potencial operativo de la misma para el municipio al dotarlo de un nodo de comunicación aérea tanto para helicópteros como para drones y llevar a cabo en dicha infraestructura aeronáutica operaciones comerciales de interés público o social, y vuelos turísticos en la Costa del Sol. De especial interés es su utilización, adicional o complementaria para operaciones de salvamento, emergencias o de tipo turístico, así como vuelos no comerciales o para su futura utilización operacional como aerotaxi

¹ Se consideran aeródromos, entre ellos los Helipuertos, de uso público a los aeródromos civiles en que se prevea la realización de operaciones de transporte no comercial o comercial de pasajeros, mercancías y correo, mantenimiento de aeronaves, base de escuelas de vuelo para pilotos comerciales y de aerotaxi, y vuelos turísticos.



Ilustración 77: Emplazamiento del Helipuerto Municipal de Marbella

3.4.14.- Diagnóstico general de los Sistemas Generales de Movilidad

La expansión urbana y dispersa que ha experimentado Marbella en los últimos años, donde las infraestructuras en muchos casos han estado apartadas de las consideraciones de planificación urbanística, ha generado **zonas de baja capacidad dotacional y sostenibilidad urbanas**, se ha ocupado espacios verdes y algunos sistemas generales de movilidad planificados con anterioridad, se han materializado en la periferia zonas monofuncionales, más allá del modelo de ciudad jardín, destinadas a viviendas de baja densidad o con fines comerciales. reforzando así la necesidad de desplazamientos y la dependencia del automóvil toda vez que el transporte público en dichas áreas es poco viable, aumentando la congestión del tráfico, el consumo de suelo, de energía y las emisiones contaminantes. Estos problemas, como se sabe, se agudizan cuando la densidad de población disminuye y cuando las actividades cotidianas (ir a casa, al trabajo, y de compras) implican largos trayectos, en muchos caso cautivos para recorrer cortas distancias geográficas.

La **demanda excesiva de espacio por parte del automóvil privado** ha generado una ocupación creciente del espacio público debido a la circulación y al aparcamiento en detrimento de otros usos y funciones urbanas sostenibles. Ese enfoque ha tenido como efecto negativo un incremento de la dependencia del automóvil para los desplazamientos laborales, agudizado por la escasez de alternativas atractivas de transporte colectivo eficaz frente al uso del vehículo privado.

El **modelo vigente de movilidad urbana** en Marbella heredado del pasado previsiblemente tienda todavía durante años dependiendo del automóvil debido a la **realidad existente caracterizada por los siguientes aspectos**:

- La dispersión de la urbanización y su déficit de conectividad y continuidad en su red de comunicaciones.
- Expansión y concentración de los espacios de actividad dependientes del automóvil (centros comerciales, terciarización de centros urbanos, polígonos industriales, centros de ocio, etc.).

- La cultura de la movilidad actual basada en tiempos y distancias solo en modo de uso del vehículo particular.
- El déficit de infraestructuras de movilidad sostenible y la falta de capacidad funcional y estructural que agravan aún más la alternativa de los medios de transporte sostenibles.

La generación de demanda de movilidad en Marbella tiene un **marcado carácter de estacionalidad** dado que la población estival se duplica o puede llegar a triplicarse. Esta circunstancia junto con la de ser un territorio urbano disperso y la necesidad actual de implantar modelos sostenibles y de menor impacto ambiental, avalan la justificación de cambiar el modelo de movilidad a uno más sostenible, que integre los **modos peatonales y ciclistas**, y articulado en un **esquema de intermodalidad** que haga del sistema de movilidad actual mucho más eficaz y eficiente.

Los problemas detectados evidencian una **carencia de infraestructuras de movilidad para un necesario sistema intermodal y sostenible** ya que hasta ahora se ha priorizado la planificación viaria bajo un modelo basado en el automóvil y con criterios de tráfico y no de movilidad sostenible donde para desplazarse a distancias cortas, como se ha dicho, hay que realizar recorridos viarios largos debido a la deficiente planificación de comunicaciones entre urbanizaciones, en donde además los sistemas viarios existentes carecen de una jerarquización funcional adecuada y adaptada a las características de una movilidad sostenible, y en donde, por otra parte, el tráfico de paso por los centros urbanos tensiona la oferta existente de aparcamientos, comprometiendo la calidad estancial del espacio público circundante y medio ambiente urbano.

En la zona comprendida entre **San Pedro y Puerto Banús**, así como en Las Chapas, se precisa la **reordenación de los accesos actuales desde la A-7 y ejecución de vías de servicio** para de una parte mejorar la movilidad y seguridad vial en el tronco del sistema, y de otra mejorar la accesibilidad urbana al mismo. De manera adicional se precisaría de agilizar el tráfico que colecta y distribuye el tramo urbano cedido de la A-397 proponiendo su duplicación de calzada. Por otra parte en este sector oriental colindante a la anterior carretera hay una **carencia de conexiones transversales** respecto del río Guadaiza que articulen San Pedro con Nueva Andalucía.

En la zona de **Los Monteros y Elviria y Cabopino** nos encontramos con un sistema de comunicaciones deficiente, falto de continuidad y dependiente en exclusiva de la **A-7** con una accesibilidad complicada e insegura basada en un **sistema de accesos directos en peaje** que se convierte en el **único eje articulador multifuncional de carácter metropolitano y de intercambio directo con las vías locales**. Además la mayoría de dichos accesos directos locales son incompletos, poco funcionales, no ajustados a normativa y dan lugar a una importante conflictividad en el flujo principal, pérdida de capacidad y un alto riesgo de accidentalidad. En definitiva, la conectividad entre muchos barrios solo pueden hacerse a través de la A-7 no existiendo suficientes vías colectoras de interconexión zonal.

Por otra parte, a nivel del sistema general viario, la **insuficiencia de conectores urbanos** entre la AP-7 y la A-7, unido a la penalización del peaje de la autopista que produce un desequilibrio muy acentuado en las cargas de tráfico, provoca que la A-7 este a límite de su capacidad con recurrentes retenciones, muy acentuadas en periodo estival cuando se superponen los movimientos locales de segundas residencias a los de medio y largo recorrido habituales en la Costa del Sol. En concreto en la zona de Las Chapas se precisa de un nuevo conector de intercambio de escalas entre la AP-7 y la A-7 en la zona próxima del Hospital Comarcal.

Asimismo, se han detectado **necesidades de articulación entre el sistema territorial de carreteras y el sistema urbano** en los movimientos en sentido Cádiz-Málaga entre la A-7 y la A7179, así como necesidades de nuevos enlaces en la A-355 a la altura del Cementerio Municipal para dar accesibilidad a la demanda de futuros equipamientos públicos planificados en la zona (Palacio de Justicia, entre otros).

El **sistema general de aparcamientos** actual se caracteriza por algunas localizaciones demasiado interiores en las principales centralidades urbanas, y no responde de manera eficaz a los principios de intermodalidad y de disuasión del automóvil. La planificación del sistema de aparcamientos favorece una excesiva penetración del automóvil hasta zonas excesivamente interiores, y dicha circunstancia genera un excesivo tráfico de paso en busca de plazas. Por tanto es preciso impulsar una mejora del sistema buscando localizar en las periferias los sistemas de rotación y disuasorios que mejor articulen el intercambio de escalas y de modos, principalmente con el futuro corredor ferroviario, adquiriendo dichos aparcamientos un carácter de intermodalidad.

Respecto del **transporte urbano mediante bus** se requiere su impulso y potenciación del sistema a través de una replanificación de líneas con un esquema intermodal, teniendo en cuenta en un futuro los nuevos intercambiadores propuestos tanto para Marbella como San Pedro ya que carece de eficacia por una clara falta de intercambio con otros modos más sostenibles y su falta de articulación con un sistema de aparcamientos disuasorios manifiestamente mejorable. Se propone como alternativa complementaria a la actual Estación de Autobuses de Marbella su ubicación al final de la Avda. Severo Ochoa, junto al "Arco de Marbella", en un esquema de intercambio modal con la futura estación central del ferrocarril como principal propuesta de mejora en el transporte interurbano en prolongación de la red ferroviaria existente hasta Fuengirola.

Por otra parte, respecto del **transporte interurbano** y de la necesidad de un sistema de transporte colectivo en plataforma reservada (tren litoral) solo tendría sentido en un contexto territorial que diera servicio a la Costa del Sol como extensión de la línea de Cercanías desde Fuengirola, un sistema cuya vocación no sería tanto competir por tiempo como concebirse como un sistema vertebrador sostenible desde el punto de vista social y ambiental, con un claro retorno de beneficios en ambos

aspectos tal y como demuestran, entre otros informes, el efectuado en 2017 por el sector de las infraestructuras (SEOPAN).

La **movilidad peatonal y la ciclista** como "sistema de transporte" es marginal y se reduce como se ha visto a tramos aislados de recorridos inconexos que no están integrados en ningún sistema intermodal, careciendo de una estructura completa de redes propias prioritarias interiores. Asimismo, los poco trazados existentes carecen en general de las suficientes condiciones de funcionalidad y seguridad y sistemas de aparcamiento bien integrados con el resto de modos. No existe una estrategia urbana para la movilidad ciclista y peatonal como sistema de transporte, y tampoco su integración en el resto de modos con ausencia de espacios de coexistencia y redes peatonales que le otorguen al territorio una capacidad suficiente de transporte en modos sostenibles. El corredor ciclopeatonal litoral (Senda Litoral) está incompleto y no existe tampoco una red transversal e interior que comunique con bici o peatonalmente de N-S los barrios, especialmente grave la falta de permeabilidad en condiciones de accesibilidad y seguridad suficientes en toda la A-7.

En la zona del **Centro de Marbella y San Pedro Alcántara** se precisa llevar a cabo actuaciones de calmado y de filtrado de tráfico de tránsito creando zonas interiores de coexistencia con otros modos y potenciar la movilidad de proximidad con la planificación de Calles 30, 20, 10 y peatonales que aporten mayor calidad urbana y turística al centro. El calmado de tráfico o la semipeatonalización del tramo de la Avda. Ricardo Soriano puede y debe ser una medida eficaz de recuperación e integración del espacio público en la zona orientado al peatón y a los turistas integrando las dos piezas urbanas existentes, adoptando para ellos medidas de filtrado que, no obstante, serán necesarias para el establecimiento de **ZBE**.

Como hemos visto, el **sistema de puertos** con que cuenta Marbella es una oportunidad para potenciar actividades económicas, especialmente las vinculadas al turismo, pero también son una necesidad en cuanto su integración urbana con la ciudad de tal manera que los bordes de contacto se conviertan en áreas de oportunidad de mejora de la ciudad convirtiéndose en espacios de oportunidades de re-equipamiento y regeneración urbanas. Se asumen así las propuestas iniciales del POTCSO y del PITMA para la modernización y ampliación de los Puertos de La Bajadilla y de Puerto Banús como oportunidades de desarrollo económico de la ciudad y mejora de las relaciones Puerto - Ciudad. El primero requiere adicionalmente un esfuerzo de integración en el sistema de movilidad y accesibilidad urbana en un contexto futura centralidad urbana.

La dotación de **infraestructuras y equipamientos logísticos**, se han convertido hoy día en una necesidad acuciante para muchas ciudades en la medida que su disposición o no afecta o mitiga de manera muy directa a su sistema de movilidad y calidad urbana. Además y en alineación con las determinaciones del POTA que atribuye a la ciudad de Marbella la categoría de Nodo Urbano de Primer Nivel, se precisa definir una reserva de

terrenos como Sistema General Logístico urbano de ámbito municipal para una Estación de Transporte de Mercancías.

La presencia en el territorio de Marbella de una **infraestructura aeronáutica** municipal, en su categoría de **Helipuerto**, representa un valor estratégico como equipamiento público por el potencial operativo de la misma para el municipio al dotarlo de un nodo de comunicación aérea con potencial de operaciones comerciales de interés público o social, y vuelos turísticos en la Costa del Sol. De especial interés es su utilización, adicional o complementaria para operaciones de salvamento, emergencias o de tipo turístico recreativo.

En definitiva, las conclusiones respecto del **diagnóstico general del sistema de transportes y movilidad de Marbella** es que hay un claro déficit de infraestructuras viarias, y como ocurre en todas las grandes ciudades europeas, un exceso de ocupación de espacio por el automóvil en los centros y priorización de este modo, necesidades de reordenación de accesos y remodelación y ejecución de algunos enlaces y nudos distribuidores, que hay una clara demanda y potencialidad de movilidad sostenible, principalmente en transporte público y ciclista y una demanda de dar proximidad y coexistencia de modos en los centros, y por tanto es necesario **impulsar un nuevo modelo de movilidad sostenible** para Marbella, cuyo sistema descanse en principios de intermodalidad, reequilibrio modal, accesibilidad y coexistencia en las principales centralidades urbanas.

Dentro del **nuevo modelo de ciudad sostenible**, se considera imprescindible la mejora de la accesibilidad interior y exterior en el municipio de Marbella, para facilitar las condiciones de acceso de los ciudadanos a las distintas partes y equipamientos de la ciudad. Así pues, los trabajos a desarrollar se orientan a partir de los principios de la movilidad sostenible haciéndola compatible con los objetivos de la máxima calidad medioambiental. Para ello, se considera necesario resolver las demandas de movilidad de los desplazamientos mediante una adecuada planificación urbanística que cree proximidad, una gestión integral y metropolitana del Sistema de Transportes y Movilidad y, simultáneamente, establecer paulatinamente restricciones a la utilización del vehículo automóvil en el interior de los núcleos urbanos.

El objetivo último que debe perseguir la nueva planificación urbanística para Marbella, es **ir hacia un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad equilibrada y multimodal**. No se trata sólo de construir más infraestructuras de transporte y movilidad, sino de superponer todos los sistemas, bajo un esquema de intermodalidad.

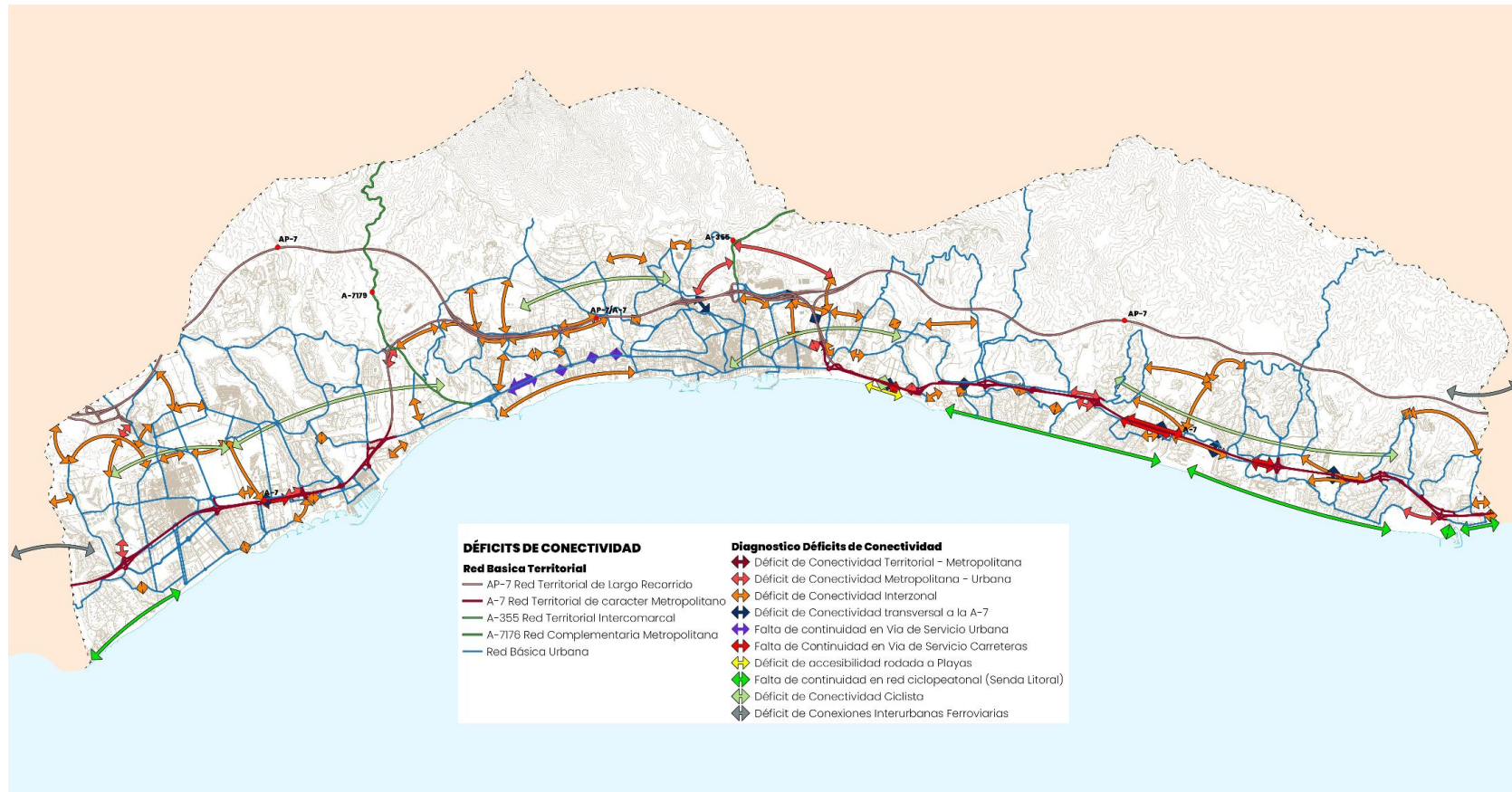


Ilustración 78: Déficits de Conectividad de los sistemas viarios de Marbella

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



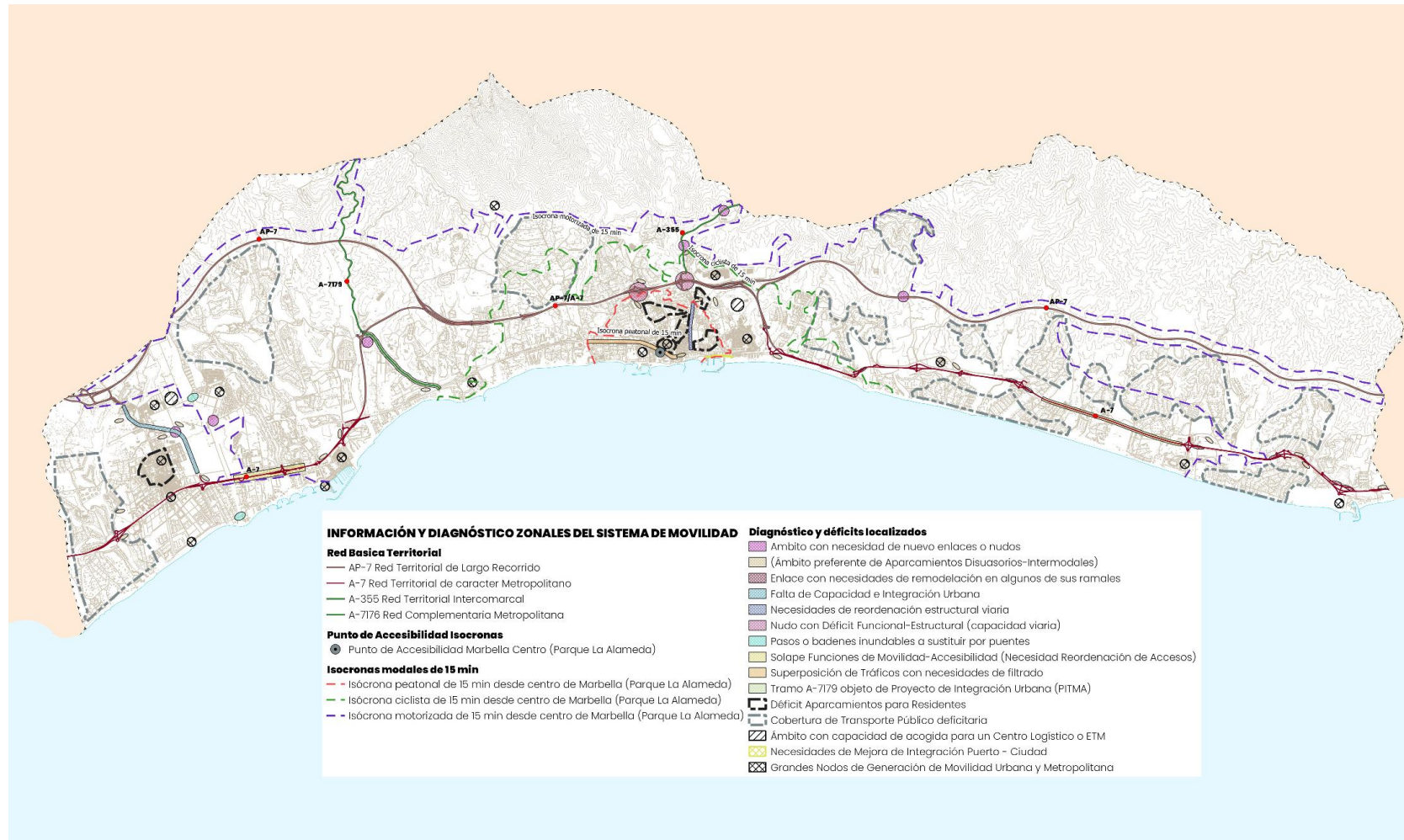


Ilustración 79: Diagnósticos Zonales del Sistema de Movilidad de Marbella

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



3.5.- EL SISTEMA DE ÁREAS LIBRES

3.5.1.- El sistema general de áreas libres planificadas por el PGOU 86

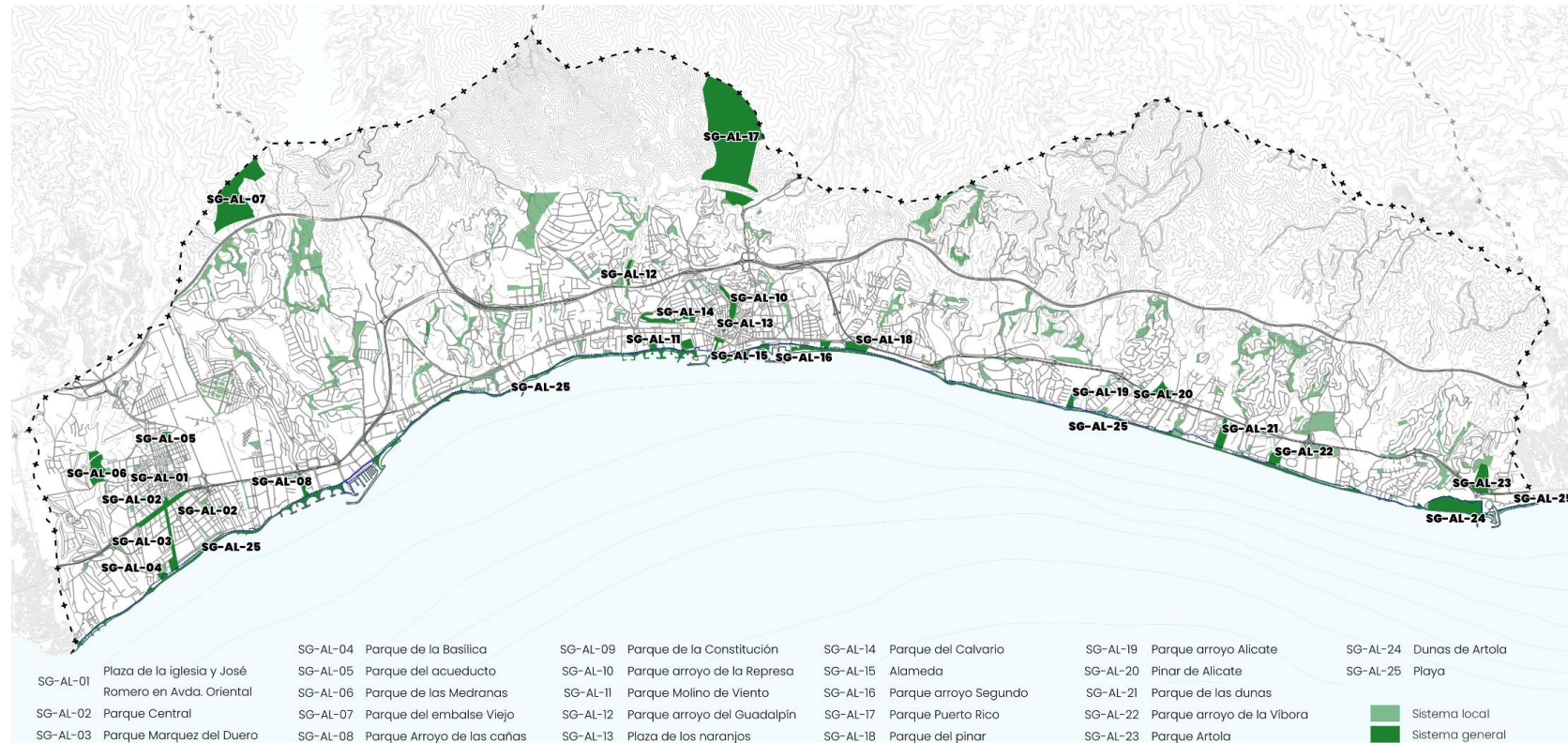
El PGOU 86 proponía un buen discurso sobre las zonas verdes. Definía unas líneas de actuación centradas en dotar de zonas verdes los núcleos urbanos (ciudad compacta), las urbanizaciones existentes (ciudad

mejorar la dotación de áreas libres y zonas verdes (haciéndolas compatibles con las dotaciones deportivas). En los nuevos crecimientos y las urbanizaciones existentes proponía "operaciones de cosido" entre ellas, apoyadas en la red viaria, sendas peatonales y zonas verdes.

Hay que destacar en el núcleo de Marbella, la apuesta del Plan y posterior ejecución, de varios parques urbanos como son el Parque del Arroyo de la Represa, el parque litoral Molino de Viento, apoyado en el paseo marítimo

Calvario, río Huelo y parque de las Constitución. En San Pedro, la creación del bulevar y la avenida del Mediterráneo.

Desgraciadamente, fuera de los núcleos dicha planificación no ha tenido tanto éxito, y algunas dotaciones no han llegado a su fin. Sin embargo, muchas de ellas, la normativa las categorizaba de "parques suburbanos y de protección de la naturaleza" (PS) por lo que han mantenido su valor ambiental; por ejemplo, el pinar de Alicate (AL-20) o el parque de las



dispersa) y las zonas de crecimiento. En los núcleos urbanos proponían

peatonal, así como la remodelación y acondicionamiento del parque del

medranas (AL-06).

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

3.5.2.- Análisis del estado actual de las dotaciones de áreas libres: espacios libres y zonas verdes.

Si analizamos el suelo dotacional destinado a áreas libres (espacios libres y zonas verdes), nos damos cuenta que podemos hacerlo bajo el prisma de dos realidades:

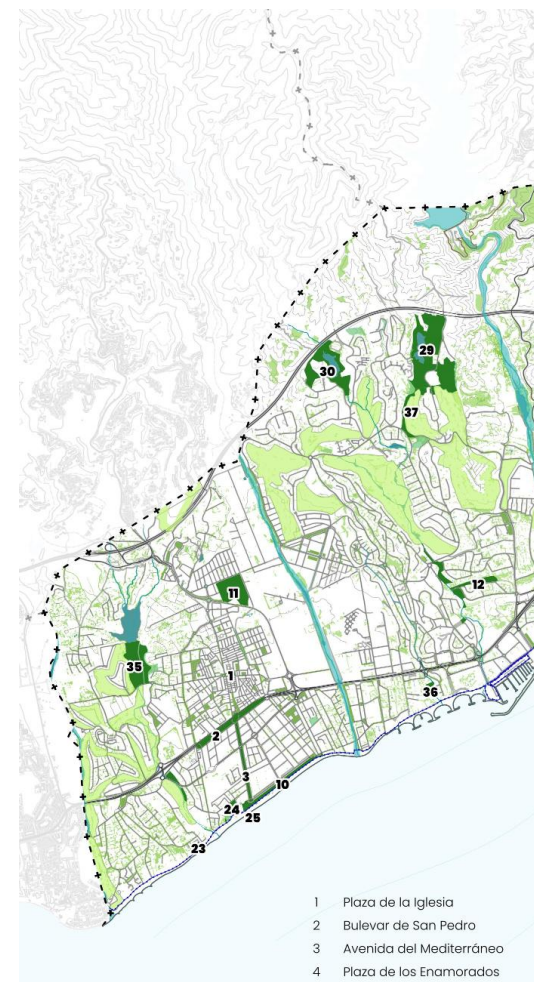
Una es la realidad jurídica, y analiza, fundamentalmente, la titularidad del suelo: Si es municipal o si es privado. Bajo este prisma también hemos introducido los que, aunque no teniendo la consideración de suelo dotacional (calificados de espacios libres y zonas verdes), tiene una función similar al suelo dotacional. Por ejemplo, el dominio público marítimo terrestre, no es una dotación, en el sentido que no tiene la calificación de espacio libre o zona verde, sin embargo, la playa que se ubica en ésta zona, tiene la función de zona de esparcimiento. Ocurre algo semejante en el monte público, que coincide su delimitación prácticamente con Sierra Blanca, que a mayor escala es el pulmón verde y el más importante contacto con la naturaleza de los habitantes de Marbella.

La otra realidad, es la física. Y analiza si ese suelo en cuestión, más allá de su calificación y propiedad, se está usando como un espacio libre o una zona verde, es decir, si los habitantes de Marbella cuentan con un espacio ejecutado o cualificado, de calidad, para el esparcimiento y las relaciones humanas, cumpliendo con la función para la que fueron proyectados.

Retomamos la realidad jurídica. Marbella cuenta con un total de 5.241.036 m² dotacional calificado de parques y jardines "PJ". El PGOU 86 calificaba 4.028.919 m² de suelo que, por diversos motivos, no ha llegado a obtenerse. Casi el 74% de esta superficie se reparte entre cuatro sistemas generales propuestos en el 86: 1.124.310 m² es suelo de playa (parte del SG-AL-25), localizado en el Dominio público marítimo terrestre, el SG-AL-17 Puerto Rico, donde se calificaban 1.345.470 m² de suelo de los que se han obtenido 195.273 m² permaneciendo 1.150.197 m² sin obtener (parte de los cuales están incluidos en el monte público), el SG-AL-07 Parque del embalse viejo con 486.013 m² y por último el SG-AL-24 Dunas de Artola (196.770 m² en DPMT). En el restante 26% entran fundamentalmente dotaciones de carácter local, algunas privatizando la dotación pero manteniendo el uso de área libre, otras urbanizando el suelo y en consecuencia cambiando su uso y algún que otro sistema general de menos escala.

En cuanto a la realidad física, el municipio de Marbella cuenta con 1.276.230 m² de suelo destinado a parques y 153.932 m² destinado a plazas y bulevares. Principalmente se encuentran en los núcleos urbanos. Y sin duda es ahí donde están mejor distribuidos contribuyendo a conseguir una ciudad de proximidad. En la ciudad jardín, las zonas verdes predominan sobre los espacios libres (más reducidos en estas zonas). Dichas zonas verdes existentes, están estrechamente relacionadas con el medio natural (ríos y arroyos y suelos con alta presencia de vegetación). Esta

planificación de parques y jardines del planeamiento existente nos lleva a lo más significativo de este análisis de la realidad existente, y es que, además de estos suelos, el municipio cuenta con 2.663.600 m² de suelo con un alto valor paisajístico. Gran parte de ellos provienen de la categorización de "parques suburbanos y de protección de la naturaleza" (PS) por el planeamiento vigente. Estos suelos, por sus características naturales, cumplen una importante función ambiental. Gran parte de estos suelos son colindantes a ríos y arroyos, otras cuentan con una importante presencia de vegetación y otras se ubican en localizaciones estratégicas frente al medio natural. Principalmente se encuentran fuera de los núcleos urbanos. Por último, hay una parte de las dotaciones de "áreas libres" que están asociadas al sistema de movilidad y tienen un carácter más funcional que de social. Nos referimos a los *buffer* o isletas de tráfico, que se califican de PJ por el planeamiento vigente, cumplen su función urbana, juegan su papel medioambiental y aportan soporte a la biodiversidad, pero cuya función principal aconseja no considerarlos parte de la red de sistemas generales de áreas libres del municipio de Marbella.



- 1 Plaza de la Iglesia
- 2 Bulevar de San Pedro
- 3 Avenida del Mediterráneo
- 4 Plaza de los Enamorados

DOCUMENTO PREVIO

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

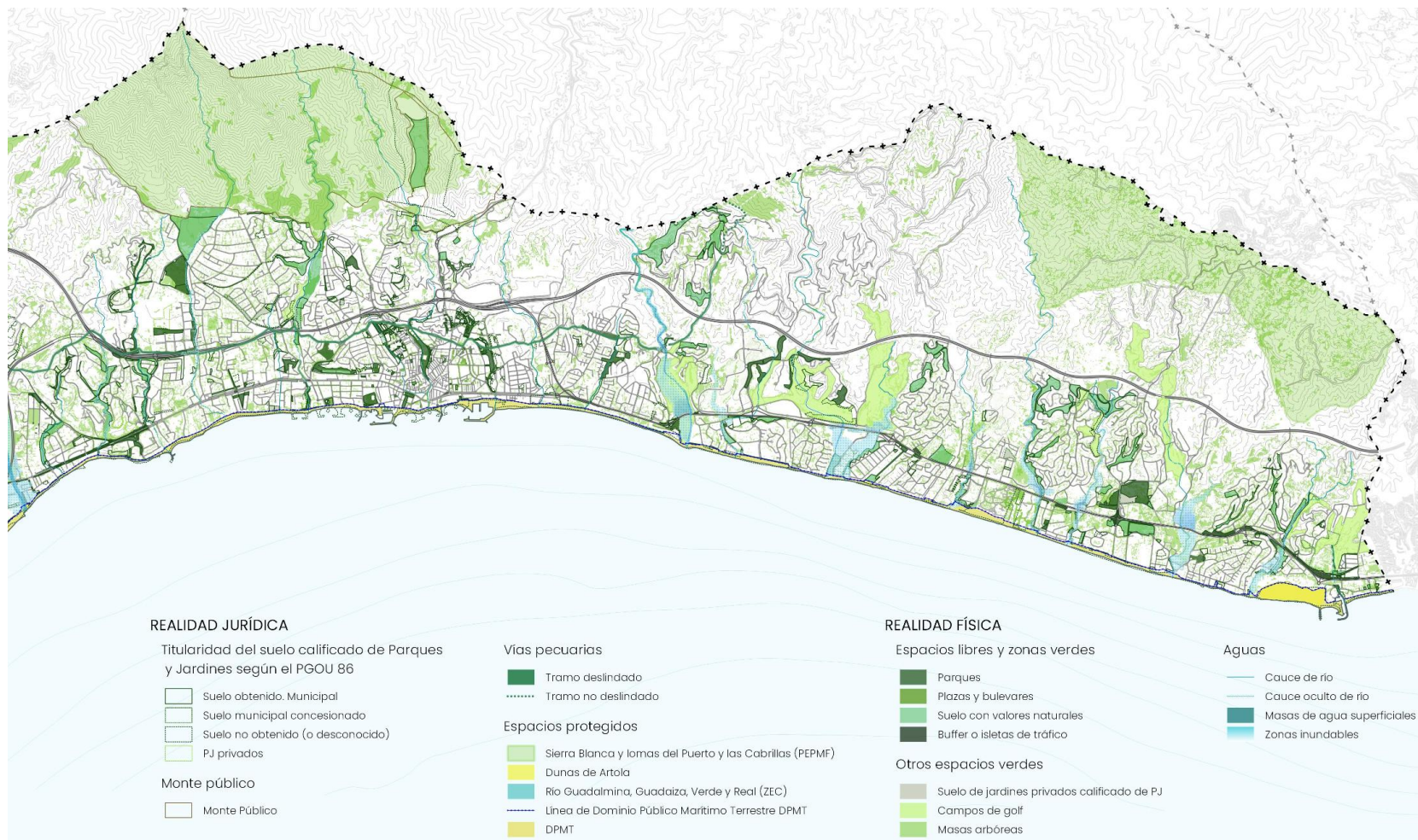
ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe9d22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>

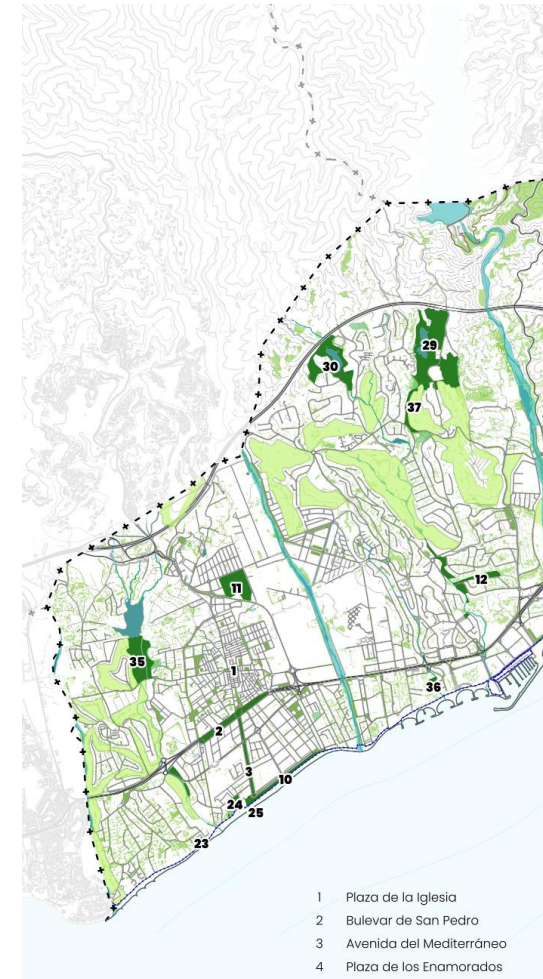


A continuación analizamos las principales dotaciones de espacios libres y zonas verdes existentes en el municipio (suelo público). Atendiendo a su naturaleza, los categorizamos en: parque urbano (relacionado con las funciones diarias de la población urbana), parque litoral (adogado al dominio público marítimo terrestre), parque fluvial (acompaña a los cauces de ríos y arroyos) y los forestales (su naturaleza es más rústica que urbana). Además, hacemos un guiño a su realidad física, y los agrupamos

bajo tres estados: los que están acondicionados y ejercen la función para la que fueron calificados y aquellos terrenos que cuentan con unos valores paisajísticos relevantes.

COD	DENOMINACIÓN	PGOU 86	SITUACIÓN	ESTADO	SUPERFICIE (m²)
ESPACIOS LIBRES					
1	Plaza de la Iglesia (San Pedro Alcántara)	AL-01	San Pedro	●	5.590,07
2	Bulevar de San Pedro	AL-02	San Pedro	●	52.768,82
3	Avenida del Mediterráneo	AL-03	San Pedro	●	23.050,07
4	Plaza de los Enamorados		Marbella	●	5.747,38
5	Plaza del Mar	AL-11	Marbella	●	10.183,81
6	Plaza de los Naranjos	AL-13	Marbella	●	2.005,27
7	Plaza de la Iglesia (Marbella)		Marbella	●	1.431
8	Alameda	AL-15	Marbella	●	5.572,14
9	Avenida del Mar	AL-15	Marbella	●	7.128,76
10	Paseo Marítimo	AL-25	TM	●	60.850,30
ZONAS VERDES					
Parques urbanos					
11	Parque Los Tres Jardines		San Pedro	●	91.512,70
12	Parque El Ángel		N. Andalucía	●	25.064,9
13	Parque Nagüeles		Nagüeles	●	104.492
14	Parque El Capricho		Nagüeles	●	16.117,7
15	Parque Xarblanca		Marbella	●	16.765,78
16	Parque Vigil de Quiñones		Marbella	●	30.352,77
17	Parque Pecho de las Cuevas	AL-14	Marbella	●	40.795,57
18	Parque Trapiche		Marbella	●	26.109,59
19	Parque Calvario	AL-14	Marbella	●	8.946,03
20	Parque de la Constitución	AL-09	Marbella	●	21.285,46
21	Parque Elviria Sur		La Vïbora	●	126.294,27
22	Parque Artola	AL-23	La Vïbora	●	91.290,27
Parques litorales					
23	Parque de las Termas Romanas de Las Bóvedas		San Pedro	●	3.820,84
24	Parque de la Basílica Vega del Mar	AL-04	San Pedro	●	13.453,30
25	Parque Avda. Del Mediterráneo	AL-03	San Pedro	●	3.862,59
26	Parque Francisco Cuevas Blanco		DPMT	●	---
27	Parque del Pinar		Rio Real	●	35.004,34

COD	DENOMINACIÓN	PGOU 86	SITUACIÓN	ESTADO	SUPERFICIE (m²)
28	Parque Real de zaragoza		Alicate	●	14.671
Parques forestales					
29	Parque Pantano Viejo del Ángel		N. Andalucía	●	115.420,91
30	Parque lago de las Tortugas		N. Andalucía	●	273.733,30
31	Parque Nagüeles-Sierra Blanca		Nagüeles	●	252.107
32	Parque Puerto Rico	AL-17	Marbella	●	195.253,85
33	Parque Lomas de los Monteros		Rio Real	●	133.219
34	Parque Coto de los Dolores		La Vïbora	●	62.423,30
Parques fluviales					
35	Parque Arroyo del Chopo	AL-06	San Pedro	●	95.013,10
36	Parque del Arroyo de las Cañas Verdes		N. Andalucía	●	12.482,20
37	Parque Arroyo Benabola		N. Andalucía	●	54.047,50
38	Parque Arroyo del Tejar		Nagüeles	●	77.625,90
39	Parque Arroyo de la Cruz		Nagüeles	●	52.612,20
40	Parque Arroyo Nagüeles		Nagüeles	●	62.299,80
41	Parque Arroyo de las Piedras		Nagüeles	●	14.725,70
42	Parque Arroyo Guadalpin		Marbella	●	106.106,22
43	Parque Arroyo de las Represas		Marbella	●	36.712,93
44	Bulevar Pablo Ráez		Marbella	●	16.903,91
45	Parque Arroyo Calera		Rio Real	●	7.322,25
46	Parque Arroyo Paloma		Rio Real	●	82.878,06
47	Parque Arroyo Realejo (tramo sur)		Rio Real	●	7.604,86
48	Parque Arroyo Alicate		Alicate	●	13.627,80
49	Parque Arroyo Sequillo		Alicate	●	4.599,96
50	Parque arroyo Real de Zaragoza		Alicate	●	108.467
51	Parque arroyo de la vïbora		La Vïbora	●	75.972
52	Parque del Arroyo de San Francisco		La Vïbora	●	58.279,60
Superficie total de áreas libres que ejercen la función social					728.458
Superficie total de áreas libres con características naturales pero no soportan la función social					1.923.876
Superficie total de áreas libres concesionadas					95.153



DOCUMENTO PREVIO

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

3.5.3.- Sistema General de Equipamiento Comunitario.

Introducción

La Agenda Urbana Andaluza 2030 reconoce la dimensión social de los equipamientos públicos al ser elementos que contribuyen de manera relevante en la ampliación o reducción de la desigualdad social.

Según los autores del Libro Verde de Medio Ambiente² *Es decisiva una estrategia que ancle la edificación al acceso a los servicios que permiten desarrollar una vida urbana de calidad. Más allá de los suministros urbanos tradicionales, el acceso a todo tipo de servicios públicos (sanitarios, educativos, culturales, deportivos, etc.) debe estar garantizados como parte intrínseca de la habitabilidad de la edificación. Desde el planeamiento debe vincularse la edificación a la existencia de las condiciones adecuadas de acceso a los servicios que doten de real habitabilidad urbana a las edificaciones, accesibilidad que debe estar determinada en tiempo, distancia y calidad.*

La cohesión e integración social es uno de los fines y principios que se concretan en directrices para la ordenación urbanística, según la exposición de motivos de la LISTA. La aproximación a los servicios, las dotaciones y los equipamientos de la ciudad es uno de los elementos que contribuye a dicha cohesión e integración social.

Descripción del Sistema General de Equipamiento Comunitario. Análisis cuantitativo.

El conjunto de elementos que componen el sistema general de equipamientos comunitarios existentes se resumen en los cuadros que siguen, con la distribución espacial y distribución por usos que aparece en las imágenes de las páginas siguientes.

Como se puede observar este sistema general de equipamiento comunitario, se materializa en un conjunto de suelos ubicados a lo largo del término municipal, aunque localizados fundamentalmente en los núcleos urbanos (con una mayor concentración en los de San Pedro Alcántara y Marbella) y algunos otros situados en una posición más periférica ya que su fin es el de satisfacer las necesidades de carácter supralocal tales como el hospital comarcal o el centro de servicios de la Mancomunidad de la Costa del Sol Occidental.

COD	Denominación	USO	SITUACIÓN	ESTADO	SUPERFICIE (m²)
1	Museo del Grabado	Cultural	Marbella	Construido	540,72
2	Estadio Municipal San Pedro Alcántara	Deportivo	San Pedro	Ejecutado	32.491,91
3	Centro de Servicios Mancomunidad Municipios Costa del Sol Occidental	Administrativo-Institucional	La Vïbora	Ejecutado	2.046,47
4	Comandancia de Marina	Administrativo-Institucional	Marbella	Ejecutado	391,85
5	Cementerio Virgen del Carmen	Funerario	Marbella	Ejecutado	6.717,77
6	Parque de bomberos	Servicios Públicos	Marbella	Ejecutado	5.538,76
7	IES Salduba	Docente	San Pedro	Ejecutado	16.413,65
8	Polideportivo Arquillo	Deportivo	San Pedro	Ejecutado	10.758,29
9	Palacio de los deportes Elena Benítez	Deportivo	San Pedro	Ejecutado	35.644,72
10	Palacio de Congresos	Social-Asociativo	Nagüeles	Ejecutado	13.977,23
11	Juzgados	Administrativo-Institucional	Marbella	Ejecutado	2.133,20
12	Estadio Municipal de Marbella Antonio Lorenzo Cuevas	Deportivo	Marbella	Ejecutado	24.668,52
13	Hospital Comarcal Costa del Sol	Sanitario	Rio Real	Ejecutado	85.582,91
14	Mancomunidad de municipios de la Costa del Sol Occidental	Administrativo-Institucional	Alicate	Ejecutado	602,45
15	IES Guadaíza	Docente	San Pedro	Ejecutado	6.209,42
16	Ciudad del Tiempo Libre	Asistencial-Bienestar Social	Alicate	Ejecutado	192.873,84
17	Andalucía LAB	Economía social	Alicate	Ejecutado	6.581,31
18	Tenencia de Alcaldía de San Pedro de Alcántara	Administrativo-Institucional	San Pedro	Ejecutado	224,83
19	Mercado Municipal (San Pedro Alcántara)	Mercados Municipales	San Pedro	Ejecutado	1.013,60
20	Cementerio San Pedro Alcántara	Funerario	San Pedro	Ejecutado	7.281,14
21	Villa Romana de Rio Verde	Cultural	Nagüeles	Ejecutado	751,11
22	Castillo Trápiche	Cultural	Marbella	Ejecutado	12.180,29
23	Cuartel de la Guardia Civil. El Anón	Servicios Públicos	Nagüeles	Ejecutado	2.282,17
24	IES Guadalpin	Docente	Nagüeles	Ejecutado	10.344,95
25	Ayuntamiento de Marbella	Administrativo-Institucional	Marbella	Ejecutado	1.499,76
26	IES Sierra Blanca	Docente	Marbella	Ejecutado	10.042,35
27	Cuartel de la Guardia Civil. Leganitos	Servicios Públicos	Marbella	Ejecutado	3.853,06
28	Policia Nacional	Servicios Públicos	Marbella	Ejecutado	1.638,53
29	Cementerio San Bernabé	Funerario	Marbella	Ejecutado	10.743,50

COD	Denominación	USO	SITUACIÓN	ESTADO	SUPERFICIE (m²)
30	Mercado Municipal (Marbella)	Mercados Municipales	Marbella	Ejecutado	3.396,76
31	Polideportivo Paco Cantos	Deportivo	Marbella	Ejecutado	21.404,17
32	Tenencia de Alcaldía de Nueva Andalucía	Administrativo-Institucional	Nueva Andalucía	Ejecutado	3.169,73
33	Albergue Juvenil África	Asistencial-Bienestar Social	Marbella	Ejecutado	8.585,62
34	Basílica Vega del Mar	Cultural	San Pedro	Ejecutado	4.355,66
35	Polideportivo La Campana	Deportivo	Nueva Andalucía	Ejecutado	36.682,46
36	Tenencia de Alcaldía de las Chapas	Administrativo-Institucional	La Vïbora	Ejecutado	2.566,11
37	Centro Especializado de Tecnificación de Gimnasia Rítmica	Deportivo	Marbella	Ejecutado	1.683,19
38	Polideportivo Bello Horizonte	Deportivo	Rio Real	Ejecutado	4.905,17
39	Museo Bonsai-Biblioteca	Cultural	Marbella	Ejecutado	3.121,49
40	IES Nueva Andalucía	Docente	Nueva Andalucía	Ejecutado	5.700,36
41	CC Trápiche de Guadaíza	Cultural	San Pedro	Ejecutado	5.361,56
42	IES Las Dunas de las Chapas	Docente	Alicate	Ejecutado	5.985,56
43	Polideportivo Arroyo Primero	Deportivo	Marbella	Ejecutado	21.246,74
44	IES Rio Verde	Docente	Marbella	Ejecutado	6.084,02
45	IES Vega del Mar	Docente	San Pedro	Ejecutado	10.339,82
46	IES Victoria Kent	Docente	Marbella	Ejecutado	5.559,97
47	Teatro Ciudad Marbella	Cultural	Marbella	Ejecutado	1.312,11
48	Plaza de Toros Marbella. CPAPM Plaza de Toros	Cultural	Marbella	Ejecutado	6.851,50
49	CC Cortijo Miraflores	Cultural	Marbella	Ejecutado	6.860,80
50	IES Profesor Pablo del Saz	Docente	Marbella	Ejecutado	8.538,73
51	Complejo Polideportivo Antonio Serrano Lima	Deportivo	Marbella	Ejecutado	18.023,90
52	CC Hospital Real de la Misericordia - Hospitalillo	Cultural	Marbella	Ejecutado	706,25
53	Área Polifuncional Alicate	Servicios Públicos	Alicate	En ejecución	7.865,96
54	Nuevo IES en Las Chapas	Docente	Rio Real	En ejecución	12.536,88
55	IES Bahía de Marbella	Docente	Marbella	Ejecutado	4.618,40
56	Mercado Municipal Divina Pastora	Mercados Municipales	Marbella	Ejecutado	586,56
57	Campo de Fútbol Vigil de Quiñones	Deportivo	Marbella	Ejecutado	11.317,99

Tabla 17: Sistema General de Equipamiento Comunitario existente

2 Ministerio de Medio Ambiente. Documento de Trabajo marzo 2007

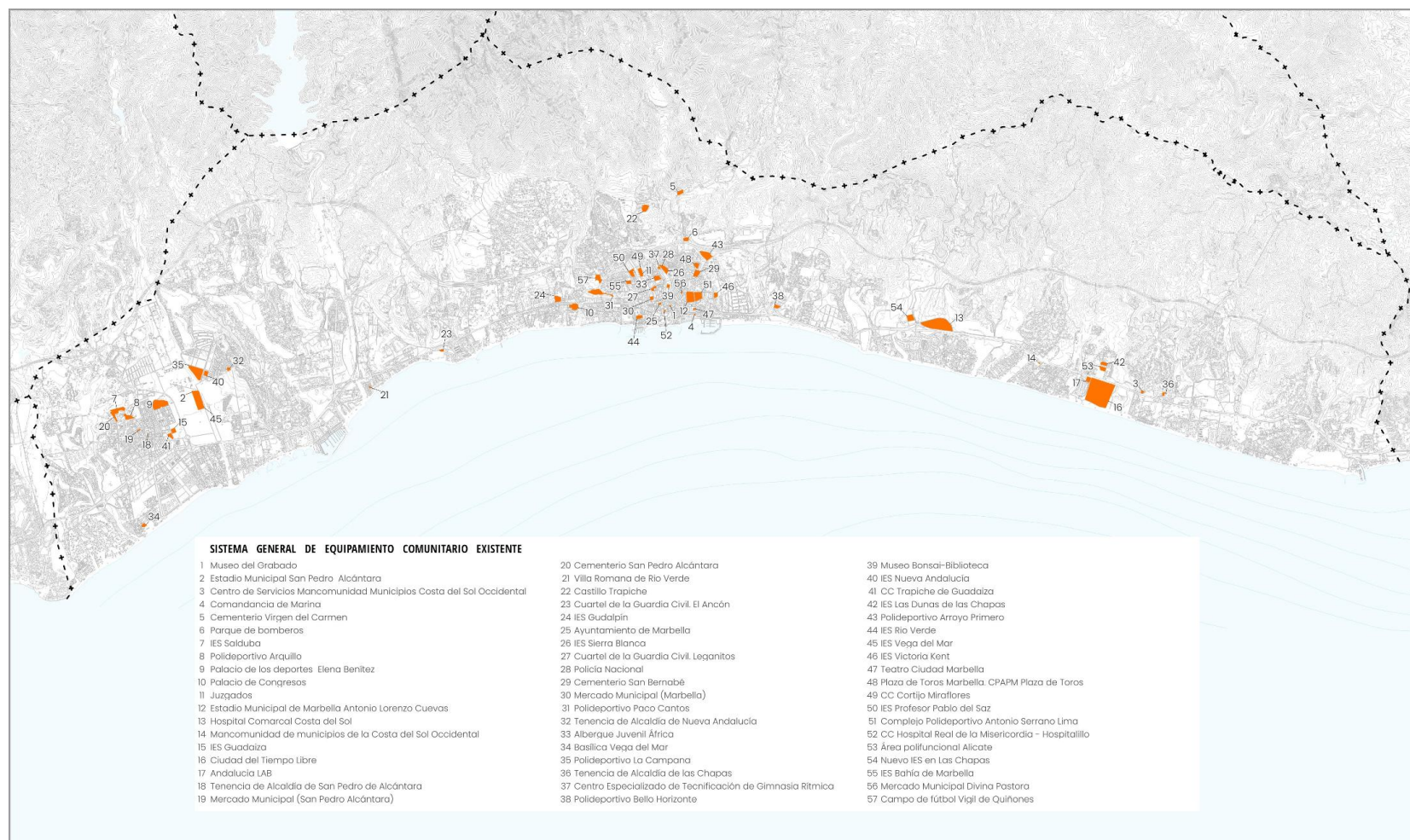


Figura 2. Sistema General de Equipamiento Comunitario existente

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



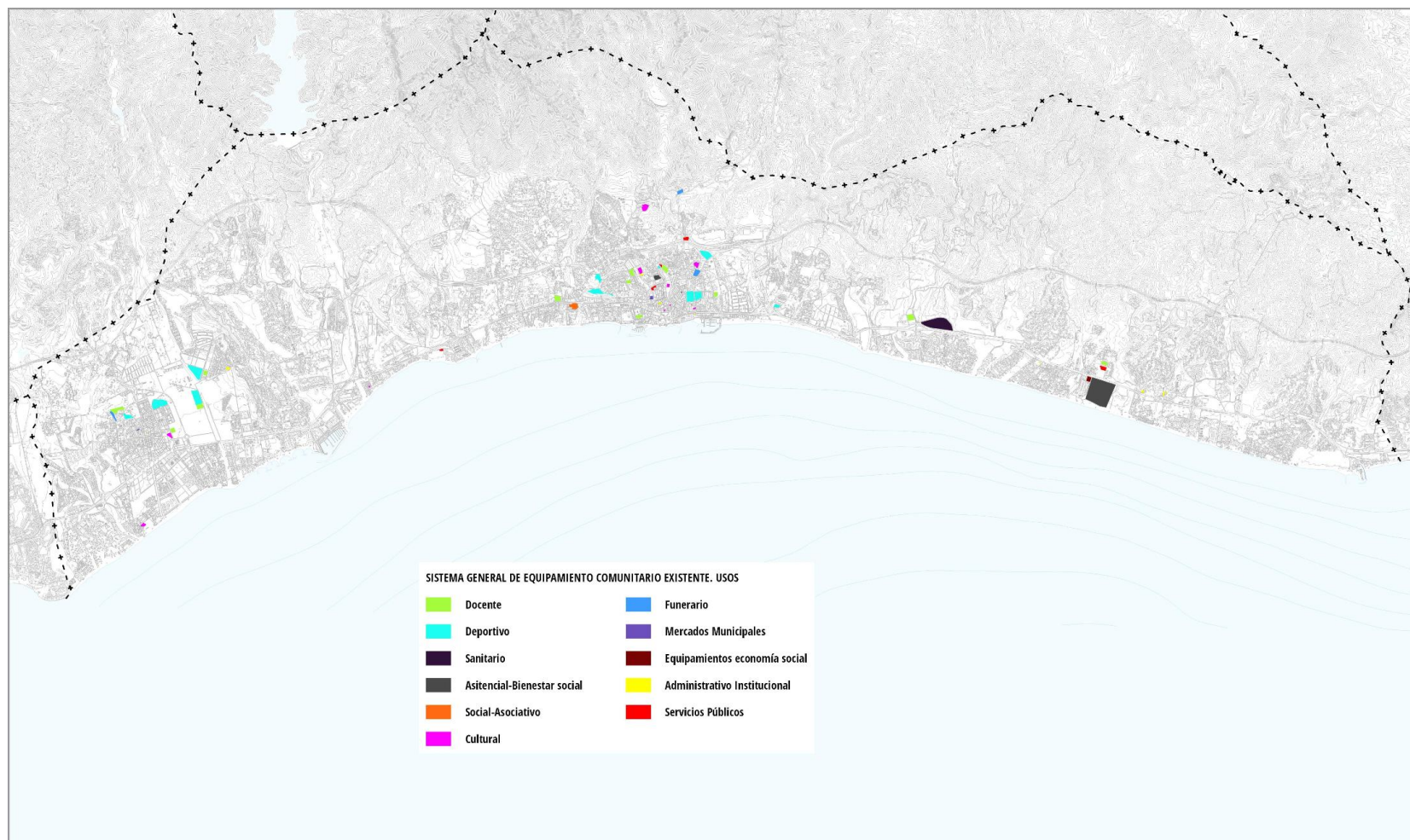


Figura 3: Sistema General de Equipamientos Comunitarios. Usos

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

La superficie total del sistema General de Equipamientos Comunitarios existente es de 7334.395,78 m² distribuidos en los siguientes usos:

Lo que supone, para una media anual de población de 195.416 habitantes, una ratio de **3,76 m²/habitante**.

Si de este cómputo de población excluimos la correspondiente a la estimada en el estudio demográfico, en base a la oferta de alojamientos turísticos, es decir, consideramos como población existente la correspondiente a la población empadronada y la estimada como población estacional en 2ª residencia, la población total existente se reduce a **179.085 habitantes**, lo que supone una ratio de **4,10 m²/habitante**.

Administrativo-Institucional	12.634,40 m²
Asistencial-Bienestar social	201.459,46 m²
Cultural	42.041,49 m²
Deportivo	218.827,06 m²
Docente	102.374,11 m²
Economía social	6.581,31 m²
Funerario	24.742,41 m²
Mercados Municipales	4.996,92 m²
Sanitario	85.582,91 m²
Servicios públicos	21.178,48 m²
Social-Asociativo	13.977,23 m²
TOTAL	734.395,78 m²

Análisis cualitativo del sistema general de Equipamiento Comunitario.

En el presente análisis se pretende conocer que parte de la población accede, en un radio de proximidad en torno a la red viaria, al mayor número de equipamientos de diferentes posibles, de manera que pueda cubrir a pie diferentes necesidades culturales, educativas, sanitarias, deportivas, de servicios administrativos-institucionales sin necesidad de recurrir a otros medios de transporte.

Una vez determinadas las áreas de proximidad de la población en torno a los diferentes tipos de equipamiento se obtiene el porcentaje de población simultánea a los mismos respecto a la población total de Marbella.

Descripción

Una vez la población está dotada de una cantidad suficiente de suelo de equipamientos como para satisfacer las necesidades básicas de todos los grupos sociales, es necesario distribuirlos de forma adecuada. La proximidad a los equipamientos es una condición básica para su accesibilidad, especialmente para las personas con movilidad reducida.

La proximidad simultánea mide cuánta población se encuentra cercana al mismo tiempo a diversos tipos de equipamiento. Además, ofrece información, del grado de compactación urbana y de la mezcla de usos en el territorio.

Definir un parámetro e incluso una metodología para este tipo de indicador es una cuestión complicada si queremos comparar medios urbanos y urbanizaciones periféricas. En ciudades la proximidad debe evaluarse a pie y dada su naturaleza, habitualmente más densa y compacta, es exigible un parámetro elevado (75% de la población con proximidad a todos los tipos de equipamiento). En urbanizaciones periféricas sería necesario valorar si el parámetro mínimo debe rebajarse, ya sea en número de tipos de equipamientos como en población cubierta, o si es necesario calcular la proximidad considerando un acceso en coche, por lo que se ha optado por rebajar el objetivo mínimo al 50% de las viviendas, pero seguir evaluando la proximidad a pie.

En este caso se ha considerado la proximidad a 5 tipos de equipamiento porque se poseen datos para esos 5 tipos.

Tipos de equipamientos de Sistemas Generales	Distancia (metros)
1. Administrativo-Institucional y Servicios Públicos	
Administración, Justicia, Seguridad, Servicios Urbanos	<600
2. Centros Culturales	<600
3. Centros Deportivos	<600
4. Centros Educativos	
Institutos de Enseñanza Secundaria (IES)	<600
5. Centros Sanitarios	
Hospitales y Clínicas	<1000

Para el cálculo de las áreas desde las que accede la población al equipamiento se ha tomado como base el viario existente, en torno a este se ha aplicado la distancia reseñada en el cuadro y se ha obtenida una superficie que, interseccionada con la población de derecho, da el número de habitantes que tiene acceso a cada equipamiento.

Parámetros de cálculo

Porcentaje de habitantes con proximidad simultánea a todos los tipos de equipamientos / Población total.

Parámetros de evaluación

El Objetivo mínimo sería que al menos un 50% de la población pudiese tener acceso a seis tipos de equipamiento de manera simultánea, aunque lo deseable es que sea el 100% de la población.

Resultado

El resultado de este análisis queda reflejado en las imágenes que siguen:

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



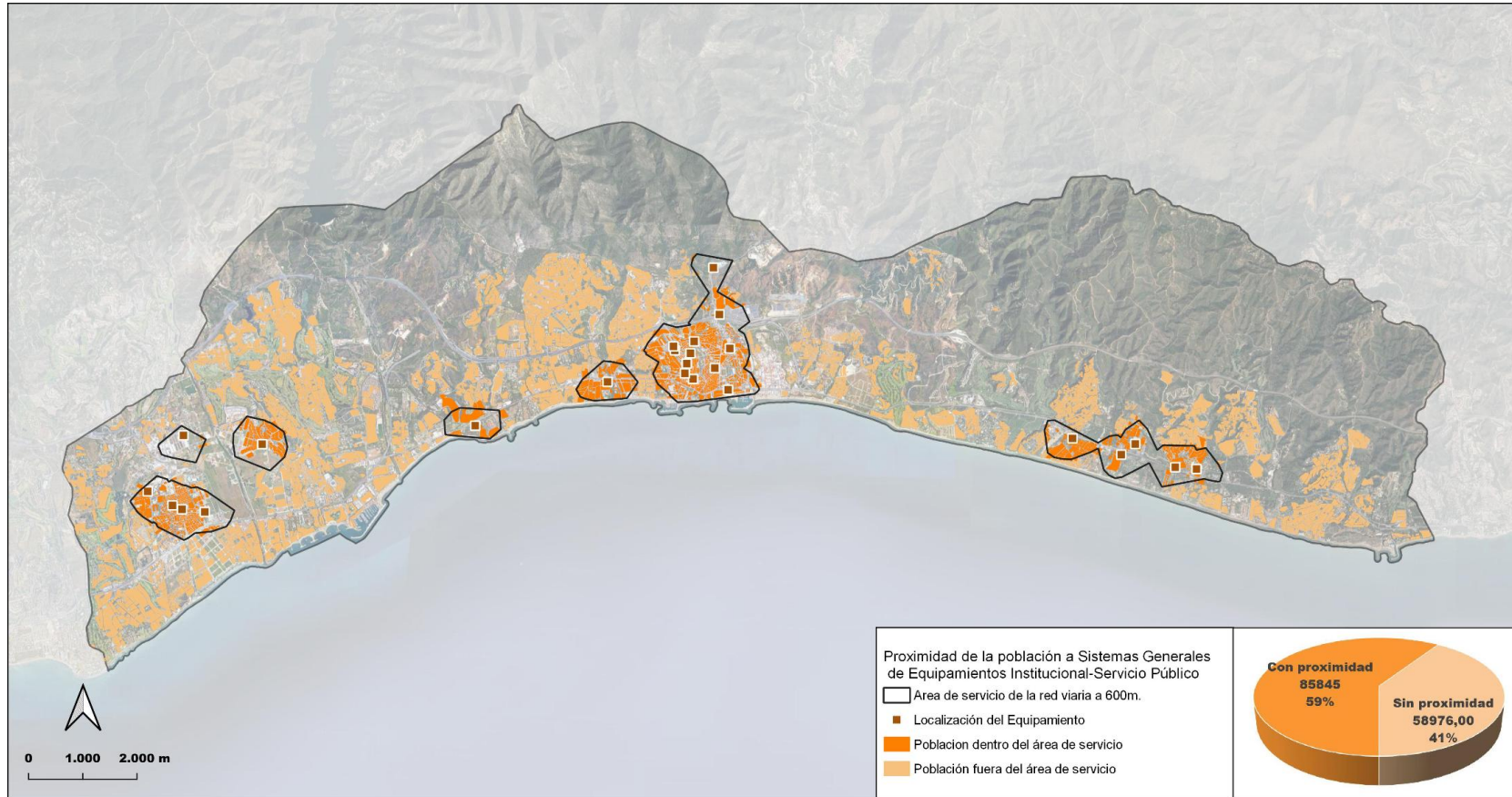


Figura 4: Proximidad de la población a Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario Institucional-Servicio Público

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

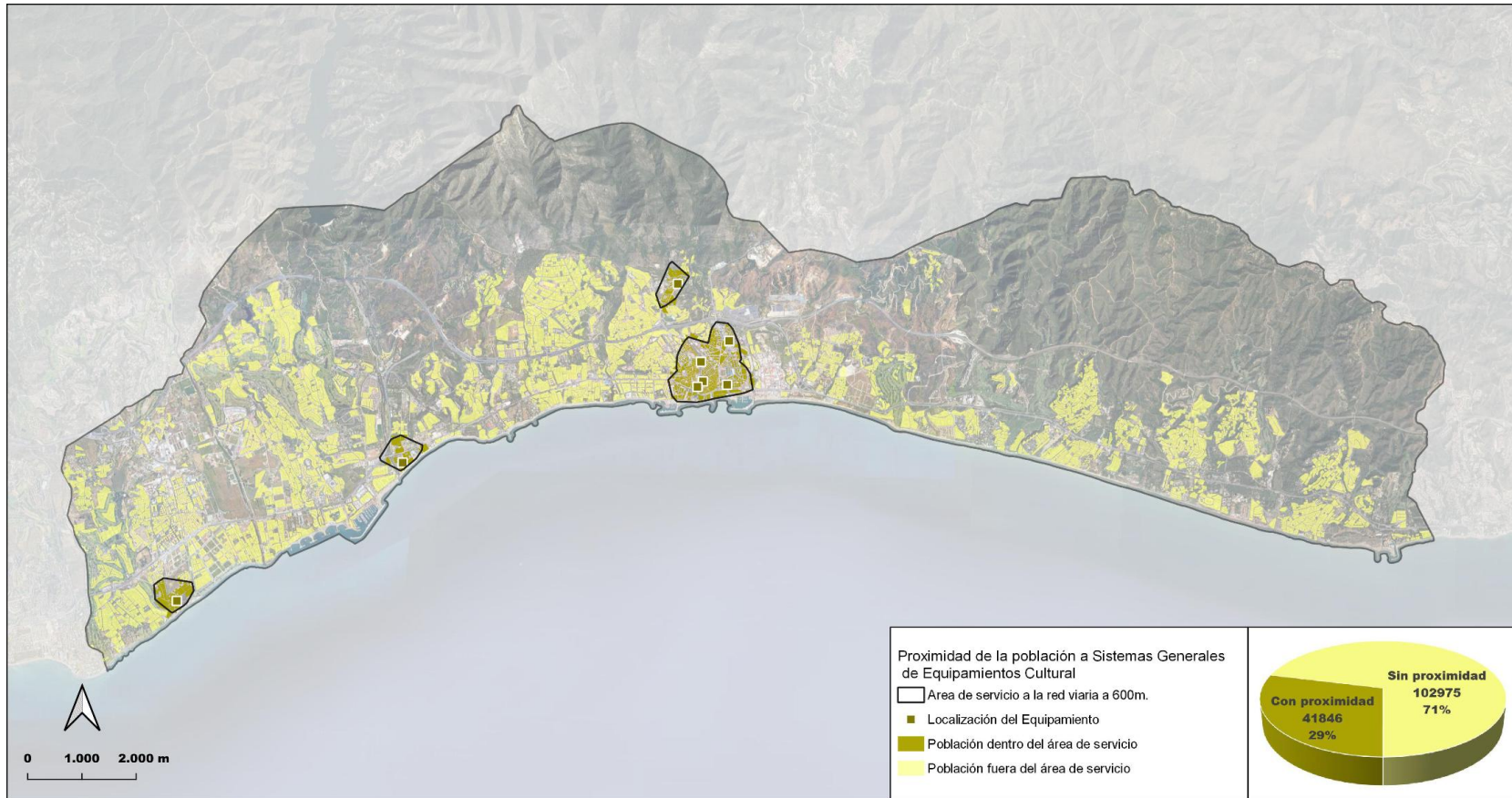


Figura 5: Proximidad de la población a Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario Cultural

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



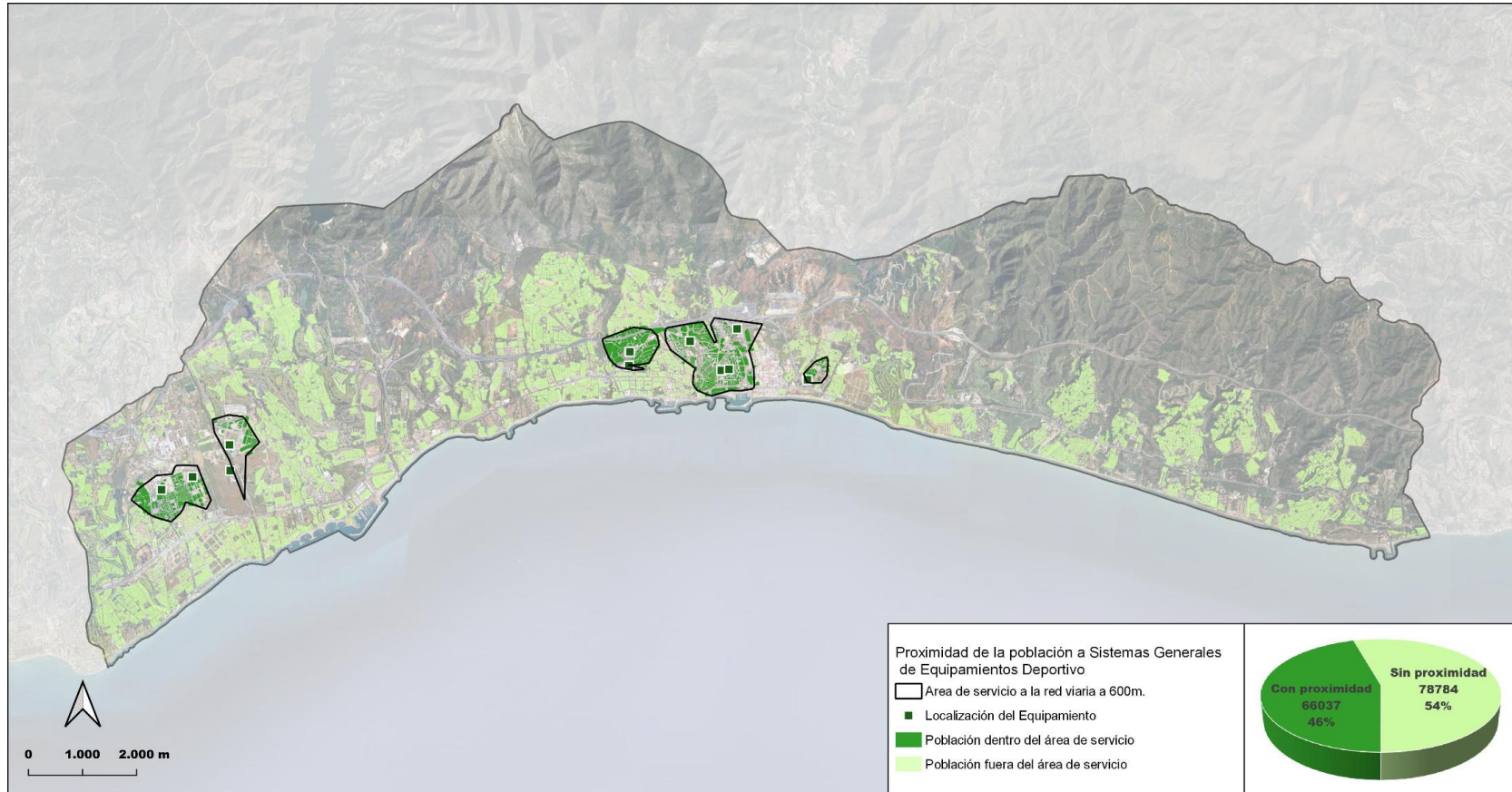


Figura 6: Proximidad de la población a Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario Deportivo

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



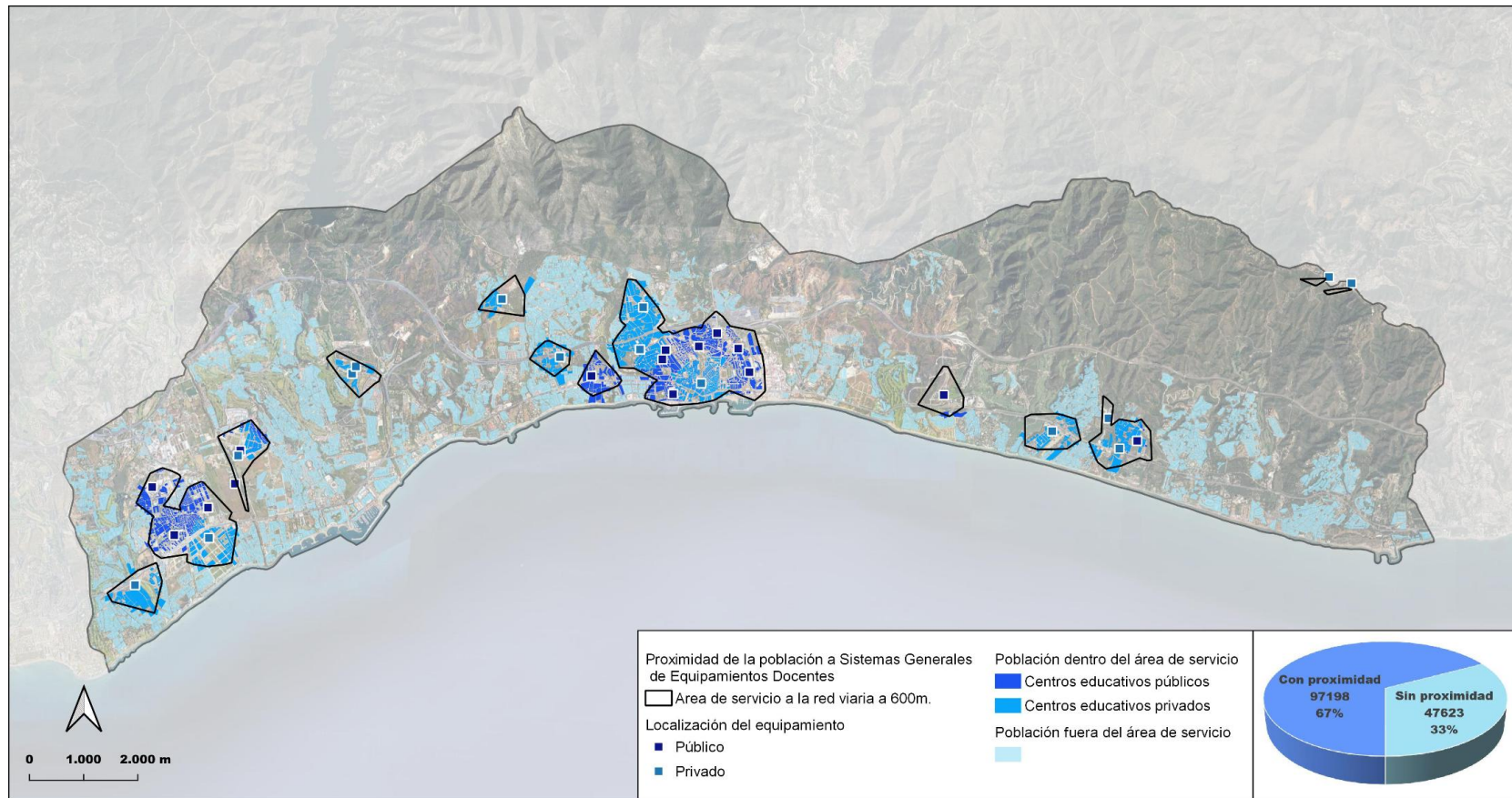


Figura 7: Proximidad de la población a Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario Educativo

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

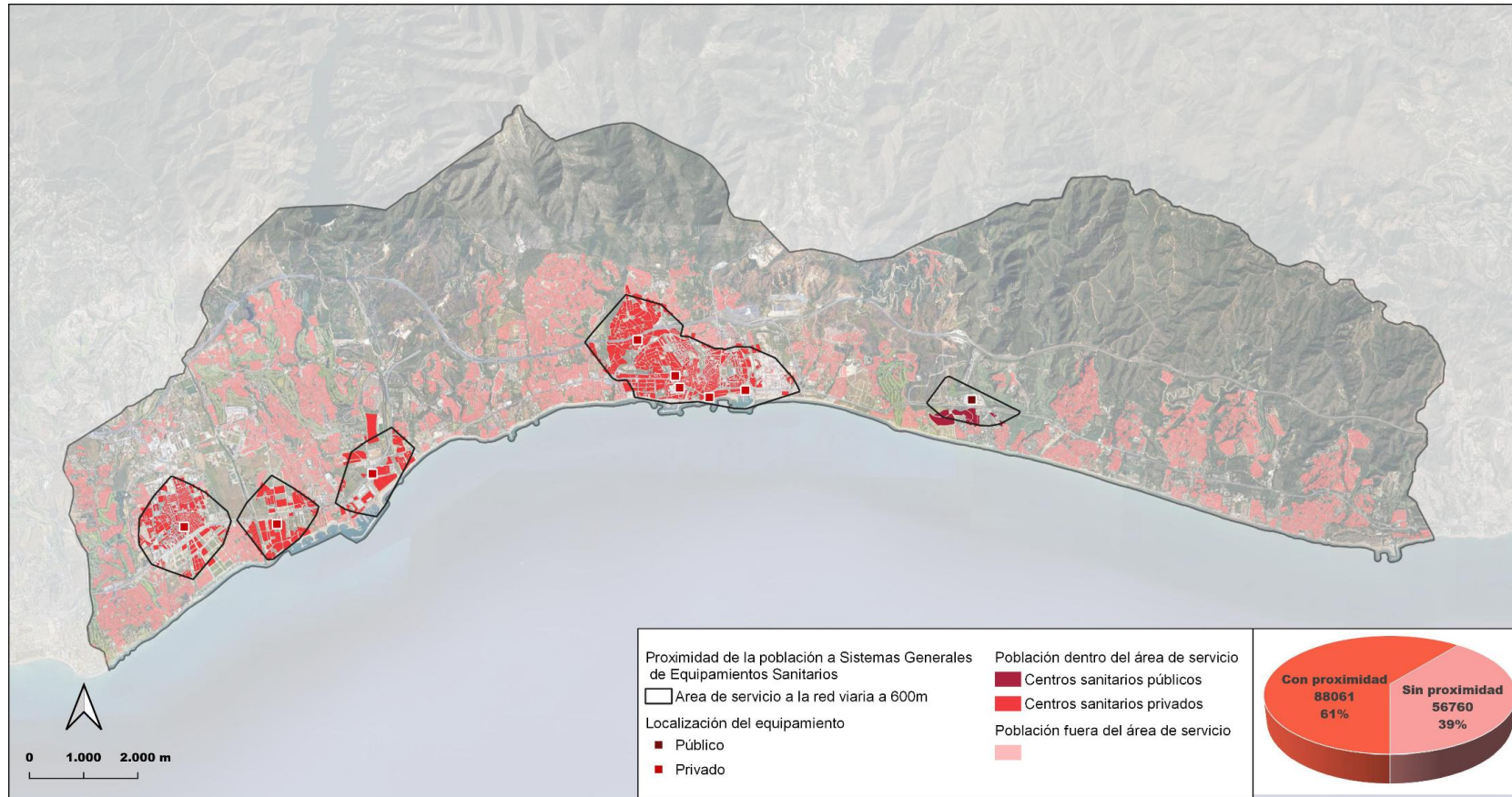


Figura 8: Proximidad de la población a Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario Sanitario

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



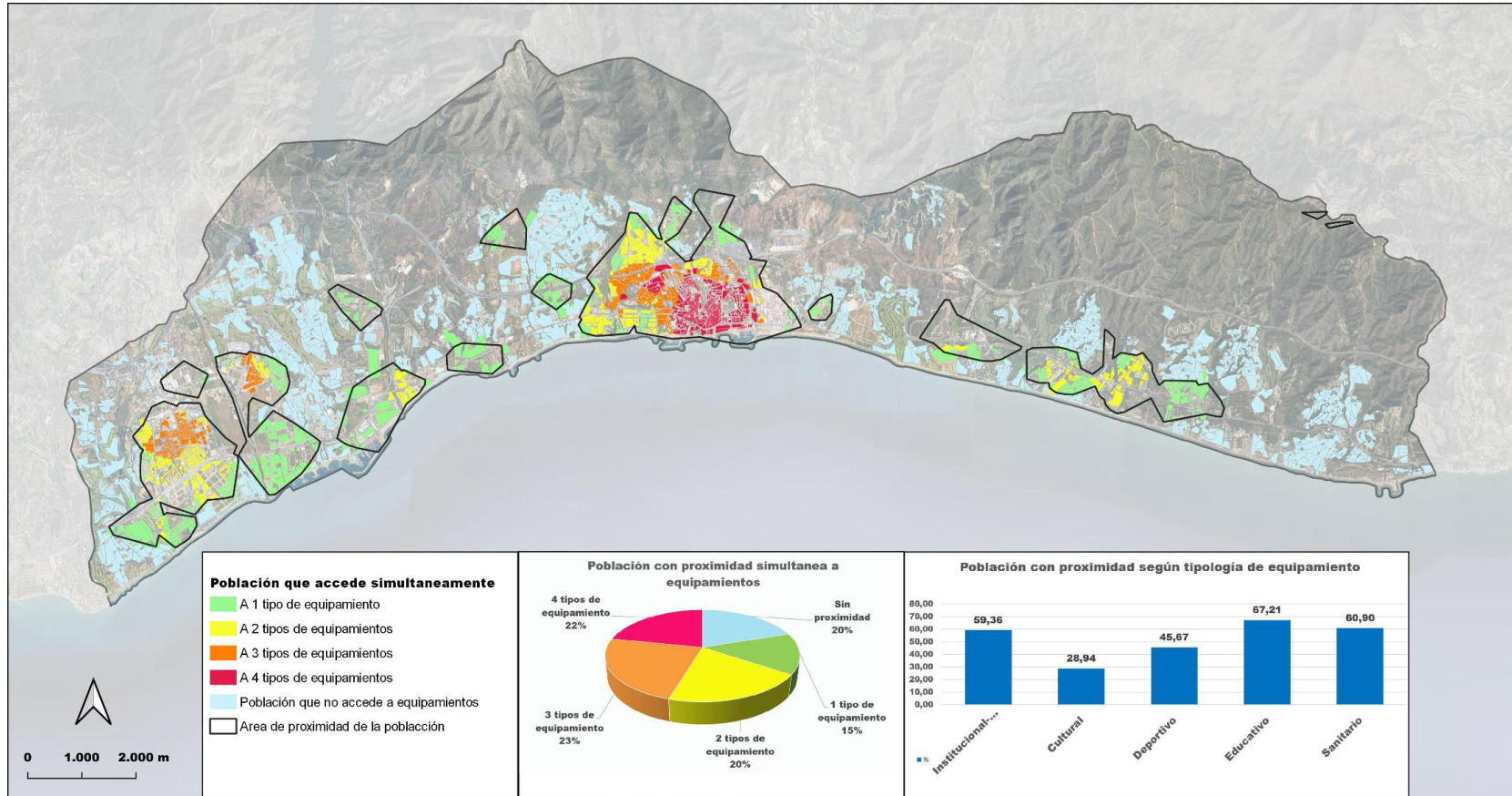


Figura 9: Proximidad de la población a Sistemas Generales de Equipamiento Comunitario acceso simultáneo a diferentes tipos de equipamientos

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Conclusiones

A la vista de este análisis, la primera de las conclusiones que podemos extraer es que la ciudad de Marbella, según lo establecido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), cuenta con un nivel de sistema general de equipamiento comunitario propios de un gran centro regional, en la práctica totalidad de sus usos, de este modo, a nivel sanitario, cuenta con un hospital público de especialidades, a nivel cultural dispone de un teatro con una capacidad para más 400 personas y un auditorio público para más de 600 personas, a nivel deportivo, y aunque está en proceso de renovación nos encontramos con un estadio para atletismo, a nivel de servicios de tipo económico dispone de un centro de congresos, un centro de servicios y formación en innovación turística para pymes y profesionales (Andalucía LAB); además se ubican en la localidad otros equipamientos de carácter supralocal como la Ciudad del Tiempo Libre.

En cualquier caso Marbella tiene, en general, los necesarios equipamientos de carácter supralocal que garantizan un cierto nivel de prestaciones cualificadas propias de una ciudad media (según lo establecido en el artículo 32.5 del POTA) adoleciendo, no obstante, de equipamientos de carácter económico, como son los parques empresariales, escuelas de empresas, centros de I+D, etc., como de tipo educativo adscritos a la Universidad.

A nivel de **distribución espacial** podemos observar que la mayoría de los elementos del sistema general de equipamientos comunitarios se concentra en los núcleos de Marbella, San Pedro Alcántara y en menor medida en la zona de Las Chapas, con la excepción del Hospital Comarcal situado en Río Real.

Esta distribución afecta, con carácter general, a todos los usos y tiene su reflejo en relación a la proximidad a la población suponiendo que tan sólo el 22% de ésta tiene acceso simultáneo a 4 de los 5 tipos en los que se ha dividido el sistema general de equipamiento comunitario en el análisis realizado.

De este modo ningún habitante tiene acceso de manera simultánea a 5 tipos de equipamientos. El mayor rango de simultaneidad, que son los 4 tipos de equipamientos, solo aparecen en el núcleo urbano de Marbella, con acceso simultáneo a 3 tipos de equipamientos quedan el núcleo urbano de San Pedro Alcántara y la zona de La Campana en Nueva Andalucía, por último, con acceso simultáneo a 2 tipos de equipamientos está la zona de Las Chapas en la que en el mismo entorno donde se encuentra la Tenencia de Alcaldía es donde hay mayor concentración de equipamientos en un área reducida.

La situación más habitual es tener una simultaneidad a 2 o 3 tipos de equipamientos a la cual acceden un 21% y un 24% de la población respectivamente.

Un 15% de la población accede de manera simultánea a 1 equipamiento y un 20% no tiene acceso a ningún tipo de equipamiento. Esta población se encuentra en los núcleos de Guadalmina, Río Real, Los Monteros, El Rosario, Elviria y Artola.

Pese a que no se puede alcanzar el parámetro mínimo, más de un 67% de la población tiene acceso a entre 2 y 4 equipamientos de este tipo a la vez por lo que podíamos decir que podrían considerarse favorables si atendemos a su naturaleza urbana, donde los servicios están más próximos a los ciudadanos.

Si hacemos un análisis pormenorizado por cada tipo de elemento que integran el Sistema General de Equipamiento Comunitario podemos observar que los servicios educativos, los sanitarios y los institucionales son accesibles al 67,21%, 60,90% y al 59,36% de la población respectivamente, por lo que ocupan el primer puesto del ranking de los equipamientos más accesibles. En segundo lugar, aparecen los equipamientos deportivos con un grado de cobertura del 45,67% de la población total. Por último aparecen los equipamientos culturales con un 28,95% del total de la población dando cobertura a menos de un tercio de la población marbellí, siendo este el más deficitario y en el que habrá que poner especial atención.

En relación a la necesidad de implantación de nuevos elementos del sistema general de equipamiento comunitario, no podemos obviar el carácter estratégico de este sistema y el marco normativo que supone el Plan Estratégico de Marbella-San Pedro 2022 y cuyos principales ejes, en esta materia, son los siguientes:

- La apuesta por una ciudad sostenible, incluyendo en este concepto la sostenibilidad social, basada en la cohesión social, para lo que incluye entre sus acciones la recuperación de los espacios ciudadanos como espacios de convivencia y socialización adaptados a las necesidades de sus habitantes.
- Conseguir que Marbella sea una ciudad de la excelencia que ofrezca los máximos niveles de calidad de vida a sus ciudadanos, para lo que se propone, entre otros, por el desarrollo de grandes eventos deportivos, gastronómicos y culturales, apostando por la recuperación y puesta en valor del patrimonio local, como el Museo de la Ciudad, los espacios culturales y las instalaciones deportivas de la ciudad así como la mejora de los equipamientos de salud y bienestar social para adaptarlos a las necesidades de la población, en calidad y en cantidad.
- Apostar por una ciudad del conocimiento y la innovación, para una sociedad creativa y emprendedora como solución para crear riqueza

sostenible y prosperidad social. Para ello se propone, entre otras acciones, la mejora de los espacios educativos adaptándolos a las necesidades de la población en calidad y cantidad, la puesta en valor de equipamientos culturales con arquitecturas atractivas, la creación de un Museo de la Ciudad para poner en valor su historia, su patrimonio, sus tradiciones, sus modos de vida, etc, instalación de centros I+D+i en colaboración con centros universitarios y empresas, promoción de espacios para fomentar la innovación (viveros, centros de empresas, centros tecnológicos, fábricas de creación, espacios co-working específicos, etc.).

Por último no debemos olvidar en el sistema dotacional de Marbella la importancia de los **equipamientos de titularidad privada**, con características propias de sistema general.

El sistema dotacional de Marbella no se ubica únicamente en suelo público, sino también en suelos de titularidad privada que se encuentran destinados por el Plan General a albergar este tipo de equipamientos e incluso con otro tipo de calificación que permite la implantación de usos dotacionales.

Esta calificación urbanística (de equipamiento privado) contempla suelos destinados a equipamientos deportivos, culturales/sociales, educativos y sanitarios, aunque los que merecen especial atención al presentar características propias de sistema general serían fundamentalmente los equipamientos deportivos, educativos y sanitarios.

Entre los equipamientos de titularidad privada que destacan por su importancia y su papel en la configuración del término municipal, hemos de señalar los suelos destinados a equipamiento deportivo privado **Campo de Golf**, entre los que se encuentran los suelos ocupados por los campos de golf de Guadalmina, Los Naranjos Golf Club, Real Club Golf Las Brisas, Club de Golf Aloha en la zona Oeste del municipio y Río Real Golf Marbella, Santa Clara Golf, Marbella Golf Country Club, Green Golf Marbella y Santa María Golf Club Marbella, en la zona Este del municipio, vinculados a zonas residenciales propias de la ciudad dispersa. También en esta categoría destacamos dos equipamientos destinados a la práctica del tenis: el "Club de Tenis Puente Romano", situado parte en una parcela de equipamiento deportivo privado y otra de equipamiento deportivo público que se encuentra concesionada, junto con el "Manolo Santana Racquets Club" que se emplaza en una parcela de equipamiento deportivo público concesionada.

Pues bien, la totalidad de dichos equipamientos suponen un **2.397,28%** respecto a los equipamientos deportivos públicos (5.245.900 m² de superficie destinada a campo de golf frente a 218.827,06 m² de superficie destinada a sistema general de equipamiento deportivo) configurando, además, parte de la imagen del municipio.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARÍA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Respecto al sistema educativo de enseñanza secundaria, bachillerato y ciclos formativos, los equipamientos educativos privados suponen el 18,12% del total de plazas escolares ofertadas en el municipio para el curso escolar 2019-2020 (2.107 plazas frente a un total de 11.631) según la información obtenida del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/badea/informe/anual?CodOper=b3_151&idNode=23204). En términos de superficie de suelo, la destinada a centros de enseñanza secundaria, bachillerato y ciclos formativos privados supera en un 38,45% a la superficie destinada a centros de enseñanza secundaria y bachillerato públicos (141.741 m² frente a 102.374 m²).

Entre estos equipamientos distinguimos colegios ubicados en suelos de titularidad privada, como el Colegio Bilingüe Las Chapas, y los colegios emplazados en suelos de titularidad pública que se encuentran concesionados: Colegio Patrocinio San José en Guadalmina, Colegio Laude San Pedro Internacional College en San Pedro, Aloha College Marbella y Colegio Diocesano Francisco Echamendi en Nueva Andalucía, y Swan Internacional School en Nagüeles.

También distinguimos en esta categoría equipamientos educativos privados erigidos en parcelas dotacionales que aún no están obtenidas o que incluso no estaban previstas como dotacionales, y entre los que se encuentran el Colegio María Auxiliadora II, en la zona del Trapiche; Colegio Diocesano Monseñor Rodríguez Bocanegra y Colegio Bilingüe la Latina en la zona Centro, y The English International College y el Colegio Alborán, en la zona Este del municipio.

Por último, señalamos dos centros de **estudios universitarios** que ofrecen estudios de grado y postgrado y que serían: Les Roches Internacional School, escuela internacional de dirección hotelera y turismo, emplazada en suelos de titularidad pública que se encuentran concesionados; y la Marbella International University Center, MIUC, especializada en comercio y relaciones internacionales, marketing, política internacional, etc, que se encuentra en suelos obtenidos y concesionados.

En cuanto a los **equipamientos culturales privados**, el Plan General califica parcelas vinculadas a los campos de golf y que han conformado las casas club con las que muchos de estos campos cuentan.

No obstante, el principal equipamiento cultural privado que podría tener rango de sistema general si su uso fuese de carácter permanente se sitúa sobre los suelos destinados a celebrar el Festival Starlite, que organiza conciertos de música al aire libre en suelos pertenecientes a una antigua cantera.

Por último, en cuanto a los **equipamientos sanitarios privados**, el PGOU vigente recogía tres parcelas con dicha calificación y que serían donde se emplazan la Clínica Buchinger, el Hotel Incosol y la antigua residencia del INI, encontrándose las dos últimas sin uso en la actualidad.

Por otra parte, en el término municipal encontramos equipamientos sanitarios privados emplazados en suelos de titularidad pública que se encuentran concesionados como el Hospital Quirón.

Además existen otros desarrollados en parcelas que no estaban previstas como dotacionales, como la Clínica del Río en San Pedro, el CH Hospital Marbella en El Rodeo, el Hospital Helicópteros Sanitarios en Marbella.

Por último, la Clínica Premium también ha abierto clínicas de asistencia médica con especialistas que se emplazan en locales situados en las plantas bajas de edificios de uso residencial —el Hospital Quirón también ha ampliado su oferta asistencial apoyándose en locales situados en las plantas bajas de edificios colindantes de uso residencial—.

En términos cuantitativos, el número de camas de atención especializada con el que cuenta el hospital público de la localidad es de 378, frente a las 115 de los hospitales privados, según la información obtenida del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/badea/informe/anual?CodOper=b3_151&idNode=23204), lo que supone un porcentaje respecto al total del 76,09% y 23,91%, respectivamente.

A la vista de lo anterior el Sistema General de Equipamiento Comunitario que se defina en el PGOM debe **estar basado en las siguientes premisas:**

- Desde el punto de vista de su distribución espacial y con el objeto de completar este sistema general existente y paliar sus déficits, el PGOM deberá promover la implantación de nuevos sistemas generales de equipamiento comunitario destinados a albergar áreas polifuncionales y cuyo último fin será el de paliar el posible déficit dotacional de la zona en aras de conseguir una mayor accesibilidad simultánea a sus elementos por parte de la población.
- Estás áreas se deberán ubicar, con carácter preferente, en la zona de San Pedro Alcántara, La Campana, Sierra Blanca-Casablanca, Río Real y Artola.
- En cuanto al uso de los nuevos equipamientos que se propongan deberán prevalecer los destinados al uso cultural, seguido del uso deportivo ya que son a los que menor número de población tiene acceso. Entre estos nuevos equipamientos debería figurar el auditorio de la cantera, como dotación de carácter permanente.
- En cumplimiento de lo establecido en el POT, el PGOM deberá promover la implantación de nuevos equipamientos de tipo educativo vinculados o adscritos a la Universidad (ya que la oferta actual es exclusivamente privada) así como los destinados a servicios económicos como son centros para viveros de empresas, parques empresariales o centros de investigación y desarrollo.
- Algunos de los nuevos elementos que se propongan deberían venir asociados a una regeneración y recuperación de determinadas zonas de la ciudad, recuperando nuevos espacios de convivencia.

- El sistema general de equipamiento comunitario debe estar basado en criterios de sostenibilidad social, económica y ambiental. En este sentido es necesaria la revisión y readaptación de los espacios dotacionales ya existentes, adaptándolos a las nuevas necesidades de la ciudadanía completándola con aquellos otros necesarios y no existentes en atención a los nuevos requerimientos.

Dentro del proceso de renovación de los elementos existentes se tendrá en cuenta que los espacios dotacionales cumplan con su función de asegurar la accesibilidad universal, el bienestar de los ciudadanos en todos los ciclos de la vida, desde una perspectiva de género y cuidados.

- El sistema dotacional debe estar dotado de la necesaria flexibilidad en relación a su régimen de uso, variable en función de las necesidades existentes o futuras. De este modo los espacios dotacionales deben albergar usos polivalentes siendo capaces de ubicar en un único contenedor actividades formativas, culturales, ocupacionales, asistenciales o cualesquiera otras que puedan surgir a lo largo del tiempo.
- Esta red dotacional debe ser acorde a las estrategias del modelo de movilidad del Plan, donde se apueste por los usos no motorizados, el urbanismo de proximidad y la peatonalización progresiva de los centros urbanos. En este sentido el acceso a los Sistemas Generales deberá procurar garantizarse a través del transporte público y de red de movilidad sostenible (bicicleta,...) y a través de trayectorias peatonales atractivas y seguras que sirvan de canalización del flujo de personas entre puntos de atracción de la ciudad.
- Se tendrá en cuenta el posible trazado del futuro corredor ferroviario y las nuevas áreas de centralidad urbana que supondrán las estaciones.
- En cumplimiento del Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2022 se debe apostar por nuevas áreas de oportunidad donde se puedan implantar centros universitarios o de formación que a su vez incluyan centros I+D+i, ligados a viveros de empresas, espacios co-working, etc., además de mantener equipamientos ya existentes como Andalucía LAB.
- Este sistema dotacional público debe planificarse sin obviar el sistema dotacional privado que lo complementa.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



3.6.- INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS

3.6.1.- Introducción.

En este apartado se dará una síntesis de la situación de las infraestructuras de servicios urbanos existentes en el t. m. de Marbella. Se ha podido consultar alguna de la información existente en los registros y bases de datos municipales. También se ha empleado la información del anterior Plan General de 2010. Así mismo se ha obtenido una valiosa colaboración de algunas de las empresas gestoras de los servicios.

3.6.2.- Infraestructuras del ciclo integral del agua.

Los servicios del agua en el municipio de Marbella se gestionan de forma compleja dado el número de actores intervinientes.

Por un lado, Marbella está incluida en los servicios mancomunados del ciclo integral del agua (abastecimiento, saneamiento y reutilización) que gestiona ACOSOL. Esta empresa pública perteneciente a la Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol Occidental opera tanto las infraestructuras de captación, tratamiento y abastecimiento en alta, como los grandes colectores de saneamiento, la depuración y la reutilización de agua de los 11 municipios que componen la citada Mancomunidad.

En cuanto al servicio de suministro domiciliario de agua potable en el ámbito estricto del municipio, la gestión mayoritaria (en torno al 70%) está a cargo de Hidralia, Gestión Integral de Aguas de Andalucía, S.A. desde 1992 en virtud de contrato de concesión. ACOSOL por su parte proporciona este servicio en aproximadamente un 30% del t. m. según lo recogido en Convenio de 2009.

Existe adicionalmente una serie de urbanizaciones que efectúan su propia gestión del abastecimiento de agua, no teniéndose incluso constancia de las redes e infraestructuras existentes en algunas de ellas, con las consiguientes incertidumbres en cuanto a la seguridad sanitaria del suministro.

En algunos casos se efectúan a través de sociedades constituidas al efecto, como el caso de:

Sociedad	Urbanización
Compañía de Aguas Guadalmina S.A.	Urb. Guadalmina
Elviria Aguas S.L.U.	Urb Elviria
Lingua S.L. Urb	Lindavista

En otras ocasiones están a cargo de entidades urbanísticas de conservación o incluso de la comunidad de propietarios.

Recursos y Captaciones

Hidrográficamente, el t. m. de Marbella se ubica en la demarcación de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, quedando casi la totalidad de su territorio incluido en el subsistema I-3 de los delimitados en dicha demarcación hidrográfica.

En el documento de temas importantes de la documentación previa expuesta al público de la Revisión de 3º ciclo del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, se explica la situación de la disponibilidad de recursos de este subsistema:

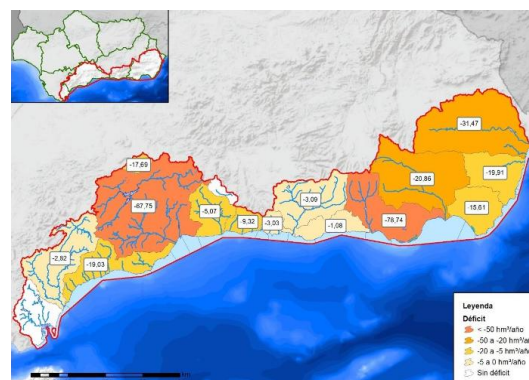


Ilustración 80: Déficits actuales por sistema de explotación.
Fuente: Revisión de 3º ciclo del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas.
Documentación previa. Esquema de temas importantes.

La Costa del Sol Occidental, donde el abastecimiento urbano -sobre todo- y el riego de campos de golf totalizan el 90% de las demandas, constituye un caso singular, ya que su situación deficitaria (19,0 hm³/año), que se traduce en sobreexplotación de acuíferos, no se debe tanto a un problema de insuficiencia de recursos, sino a una ineficiente gestión de estos. La coexistencia de tres esquemas de suministro superpuestos (Mancomunidad, municipios y urbanizaciones con recursos propios) que son gestionados de manera descoordinada, genera un aprovechamiento ineficiente de los recursos, de manera que, mientras se vierten importantes excedentes de regulación superficial y se infrutilizan la desaladora de Marbella y el alto potencial de reutilización, continúan sobreexplotándose los acuíferos, reduciendo su potencial de apoyo en situaciones de sequía.

Las fuentes de recursos que alimentan el sistema de abastecimiento de la Costa del Sol son de distinta naturaleza, según se describen a continuación.

Recursos superficiales

La principal fuente de recurso superficial del ciclo integral del agua del subsistema I-3, y de la que depende el abastecimiento de los municipios de la Costa del Sol Occidental, es la obtenida mediante la regulación que proporciona el embalse de la Concepción, generado por la presa del mismo nombre que se asienta sobre el cauce del Río Verde. Al vaso de este embalse llegan, además de las aguas del propio Río Verde, las procedentes de los trasvases desde las vecinas cuencas de los ríos Guadaiza, Guadalmina y Guadalmanza.

Las características de este sistema de embalse, azudes y trasvases se resume a continuación:

Embalse	Capacidad	Aportación	Trasvasado
La Concepción	56,91 hm³	75 hm³/año	
Guadaiza			12 hm³/año
Guadalmina			18 hm³/año
Guadalmanza			16 hm³/año
Genal (previsto)			46 hm³/año

Recursos subterráneos

Existen diversas captaciones incorporadas al sistema de abastecimiento del t. m. de Marbella, que se nutren la mayoría de las aguas subterráneas de la masa de agua ES060MSBT060-040 Marbella-Estepona, y algunas de la masa de agua ES060MSBT060-067 Sierra Blanca, sobre la cual también se extiende el municipio.

Existen dos sondeos en el cauce del Río Guadalmanza que nutren al sistema de abastecimiento en alta gestionado por ACOSOL.

Por otra parte, están incorporados al sistema de abastecimiento de Hidralia diversas captaciones de aguas subterráneas que aportan en torno a un 30% del volumen inyectado en red, distribuyéndose este 30% de un 40% proveniente de pozos y un 60% de manantiales:

Captación	Datos	Ubicación
Pozos El Arquillo 1 y 2	Prof. 120 m q ₁ = 45 l/s; q ₂ = 12 l/s Dep. El Arquillo	
Pozo (impulsión) Las Medranas	Embalse Las Medranas q = 21 l/s Dep. El Arquillo, San Pedro, Intermedio Nueva Andalucía	

Pozos Guadalmina		Antiguo Cno. de Cortes
Manantial de Puerto Rico	Dep. El Visillo	Junto Ctra Ojén
Pozos de Río Verde 1 y 2	Prof: 30 m q ₁ = 24 l/s; q ₂ = 39 l/s	Ctra. Istán
Pozo de Río Verde 3	Prof: 18 m q = 18 l/s	
Sondeo de Oasis	Prof: 120 m q = 24 l/s Dep. Las Lomas	Desemb. Río Verde
Sondeo de C/ Camilo José Cela	Prof: 112 m q = 31 l/s a red	
Pozo de C/ Jacinto Benavente	Prof: 110 m a red	Junto NH Marbella
Pozo de Señorío de Marbella 1, 2 y 3	Prof: 110 m q ₁ = 60 l/s q ₂ = 50 l/s q ₃ = 51 l/s	
Pozo de Carib Playa		
Pozo de Camoján	Prof: 60 m q = 4 l/s Dep. El Visillo	
Guadalpin, Visillo, Nagueles, Hospital Europa	Fuera de servicio	

En la documentación del anulado Plan Hidrológico de la CMA, se da cuenta del historial de buena parte de estas captaciones:

En lo que respecta a las aguas subterráneas, en la DHCMA se cuenta en la actualidad con más de 560 captaciones de aguas subterráneas que intentan asegurar el abastecimiento urbano, muchas de las cuales fueron realizadas dentro del "Plan Metasequia" como respuesta a las escasísimas precipitaciones de la primera mitad de la década de los 90, y que tuvieron sin duda un claro efecto positivo al dotar a numerosos núcleos de población, y a agrupaciones supramunicipales, de los medios necesarios para aumentar los recursos disponibles y hacer frente a nuevos periodos de escasez. Como consecuencia de su funcionamiento, sectores geográficos tan importantes como el Campo de Gibraltar, la Costa del Sol Occidental, Málaga capital y la Costa Tropical granadina han incrementado en los últimos años su garantía de servicio para abastecimiento urbano. No obstante, la sostenibilidad de la explotación de estos recursos pasa por su utilización en el marco de estrategias eficientes de uso conjunto, con la consideración de reservas para afrontar este tipo de situaciones de emergencia y evitando, en la medida de lo posible, su empleo en circunstancias normales en virtud

de un menor coste frente a las fuentes de suministro habituales.

Poniendo de manifiesto la necesidad de imponer la eficiencia en el consumo como objetivo fundamental en cuanto a infraestructura hidráulica urbana se refiere.

En la misma línea, se indica en el Informe de Sostenibilidad 2018 publicado por Hidralia,

La recuperación de los acuíferos es uno de los objetivos de Hidralia en Marbella y, por ello, apuesta por las más avanzadas tecnologías y procesos innovadores para su recuperación, como es el caso del Señorío y Aloha.

En otro orden de cosas, señalar que el art. 173 RDPH establece que la Junta de Gobierno del Organismo de cuenca efectuará la delimitación de los perímetros de protección de las captaciones.

Recursos no convencionales

Otra importante fuente de recurso hídrico en el sistema de abastecimiento de la Costa del Sol Occidental es la desaladora de Marbella. Ubicada a 2,5 km de la costa, en las inmediaciones de la ETAP de Río Verde. Tiene una capacidad máxima de tratamiento de 20,4 hm³/año (56.400 m³/día) distribuida en 8 líneas de producción. El agua tratada es impulsada hasta la ETAP mediante una conducción de 1 km de DN 700 mm.

Recursos externos

Adicionalmente, el sistema de abastecimiento de la Costa del Sol Occidental puede nutrirse de recursos externos al mismo, para lo cual existen sendas interconexiones con los sistemas vecinos. Por el oeste, en la zona de La Paloma en Manilva, se conecta con el sistema I-2 Campo de Gibraltar, permitiendo la aportación de caudales desde Campo de Gibraltar a la Costa del Sol Occidental. Por el oeste, en la zona de Churriana, se conecta con el Subsistema I-4 Málaga a través de la Estación de Intercambio de Rojas, que permite aportar o recibir agua entre la Costa del Sol Occidental y Málaga.

Planificación prevista

Si bien el Plan Hidrológico vigente tras la sentencia de 25 de marzo de 2019, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo es el de 1^{er} ciclo aprobado por Real Decreto 1331/2012, de 14 de septiembre, como ya se ha apuntado han sido expuestos a información pública tanto los documentos iniciales como, ya en 2022, la Propuesta de Proyecto de Revisión del Plan Hidrológico de 3^{er} ciclo. Esta propuesta, aparte de estar elaborada sobre información bastante más actualizada que la vigente de 2012, es la que está más cerca de lo que constituirá el Plan Hidrológico próximamente vigente. Por tanto, no debemos perder de vista que, con mucha probabilidad, en esta

propuesta se expone el escenario de planificación hidrológica en el que deba desenvolverse la vida del presente Plan Urbanístico. Es por ello que, aun sin estar vigente, otorgamos especial atención a las actuaciones previstas en dicha propuesta.

Uno de los cambios más significativos entre la planificación hidrológica anterior y la nueva propuesta, es la desaparición de la medida CMA-0184-C: Incremento de regulación de la cuenca del río Verde y adyacentes (Recrecimiento de la presa de La Concepción), que aparecía tanto en la vigente de 1^{er} ciclo como en la anulada de 2^o ciclo. Esta actuación, que suponía el recrecimiento de la presa de La Concepción, de forma que su capacidad de embalse se veía incrementada desde los 56 hm³ actuales hasta alcanzar los 100 hm³, estaba orientada al aumento de la disponibilidad de recursos hídricos, habiendo sido sustituida por otras actuaciones tales como el aumento de la desalación o de la reutilización.

Tratamiento, red en alta y regulación

Las aguas procedentes del embalse de La Concepción y de la desaladora, se tratan en la ETAP de Río Verde, que data de 1972 y con una capacidad de tratamiento de 2,3 m³/s (198.720 m³/día) da servicio a los municipios de la Costa del Sol Occidental. En esta ETAP se llevan a cabo tratamientos de aireación, decantación, filtración y desinfección.

Desde la ETAP parten dos grandes conducciones dobles que van abasteciendo las poblaciones a su paso. La primera de ellas parte hacia el este llegando hasta Torremolinos, y la segunda hacia el oeste, hasta Manilva.

El ramal este consta de dos tuberías principales y una secundaria, si bien una de las principales se halla permanentemente fuera de servicio desde hace algún tiempo. Es de material heterogéneo (Acero, HACCh, HP, fundición e incluso FC) con diámetros comprendidos entre 1.500 y 400 mm.

El ramal oeste, de manera análoga, consta de dos tuberías principales y una secundaria, permaneciendo igualmente una de las principales fuera de servicio. Los materiales son también heterogéneos y similares a los anteriores y los diámetros van de 1.100 a 300 mm.

Desde estas dos conducciones en alta se aporta un 30% del volumen abastecido, alimentando las redes de distribución del municipio a través de 22 tomas.

La regulación del sistema en alta se lleva a cabo mediante distintos depósitos que totalizan unos 45.000 m³.

Señalar que el sistema está dotado de elementos de monitorización, control y telemando.

En cuanto a los depósitos de distribución, el almacenamiento se encuentra fraccionado en gran número de pequeños depósitos. ACOSOL por su parte,

gestiona 159 de ellos, con una capacidad total de 145.000 m³ (totalizado en los siete municipios atendidos). Hidralia por su parte informa de una veintena de depósitos, que acumulan más de 40.000 metros cúbicos de agua potable para la regulación de sus redes.

Red de distribución

Como consecuencia del sistema de gestión apuntado anteriormente, en cuanto al servicio de suministro domiciliario de agua potable, en el t. m. de Marbella existen distintas redes de distribución en baja operadas por varias entidades que dan servicio a las diferentes zonas.

Hidralia, por su parte, como principal operador, gestiona unos 510 km de red que fundamentalmente cubren desde el núcleo de Marbella hacia el oeste, hasta el límite con el t. m. de Estepona, más algunas urbanizaciones de la zona de Las Chapas.

ACOSOL también da servicio domiciliario de abastecimiento en aproximadamente un 30% del t. m., mayoritariamente en las urbanizaciones situadas en la zona este y puntualmente en algunas de la zona oeste. La longitud total de red en baja gestionada por ACOSOL asciende a 945 km (en los siete municipios en los que opera total o parcialmente el servicio en baja).

Respecto a las redes existentes operadas por los restantes gestores, no se tiene conocimiento preciso de su extensión, trazado, ni características técnicas, con las consiguientes incertidumbres en cuanto a su capacidad e incluso a la seguridad sanitaria del suministro.

Morfológicamente, las distintas partes o subredes de la red de distribución municipal, se pueden caracterizar en dos grupos bien diferenciados, que han venido determinados por la distinta forma del desarrollo urbanístico que las originó.

Así existe unas zonas urbanas coincidentes con los núcleos más tradicionales, en los que la conectividad está muy desarrollada, con numerosos bucles mallados que caen incluso en la redundancia, lo cual dificulta su sectorización y gestión. Es patente en muchos casos la antigüedad de la red en virtud de sus materiales, especialmente el fibrocemento.

El segundo grupo lo constituyen una serie de pequeñas subredes que, aun pudiendo presentar bucles mallados en su interior, observan, respecto del conjunto, una topología ramificada respecto del resto de la red, con escasos (normalmente solo uno) puntos de toma. Estas redes atienden a urbanizaciones individuales, que fueron diseñadas por su planeamiento de desarrollo e implantadas durante la urbanización con una óptica focalizada exclusivamente en solucionar el problema local y sin que haya habido una consideración global del conjunto. Suelen constar de un depósito de pequeñas dimensiones y de una red de distribución

dependiendo exclusivamente de él. Son muy escasas, generalmente inexistentes, las interconexiones con otras subredes.

También existen otras urbanizaciones en las que las redes no son completas o totalmente funcionales, siendo necesarias intervenciones de reurbanización para la subsanación de estos problemas.

Redes contraincendios y de riego

Según la información obtenida, no es generalizada la existencia de hidrantes contra incendios en todas las zonas urbanas, estando además conectadas mayoritariamente a la red de abastecimiento en vez de a redes de riego, las cuales tan solo en ocasiones existen como redes independientes de la red de abastecimiento de agua potable, lo cual imposibilita alimentarlas con agua regenerada.

Cauces urbanos

En cuanto a la planificación sectorial referente a la prevención de los riesgos de inundación, la situación actual es de cierto vacío, ya que ha sido anulado por distintas Sentencias del Tribunal Supremo (STS 1219/2019, STS 1228/2019, STS 1229/2019, STS 1233/2019, STS 1655/2019, STS 2322/2019 y STS 2457/2019) el Real Decreto 21/2016, de 15 de enero que aprobaba, entre otros, el Plan de gestión del riesgo de inundación de la demarcación hidrográfica Cuencas Mediterráneas Andaluzas.

De lo anterior, se desprende que vuelve a ser el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces, aprobado por Decreto 189/2002, de 2 de julio, la referencia normativa en este aspecto. Si bien en este Plan no establece ninguna actuación concreta en el término municipal de Marbella, sí se identifican puntos de riesgo en:

Núcleo	Zona	Nivel de riesgo
Artola	Arroyo Artola (Arroyo de las Cañas)	C
Cortijo Blanco	Rio Guadaiza	C
Marbella	Arroyo de las represas	C
Nueva Andalucía	Arroyo Benabola	B

Donde el nivel de riesgo se evalúa de A a D, siendo A la de mayor gravedad.

En cualquier caso, los diversos estudios técnicos que se han elaborado durante los últimos años y que han servido de base para la formulación del anulado Plan de gestión del riesgo de inundación. Son mucho más completos, detallados y actualizados a los que dieron soporte al Plan de 2002, no habiendo perdido, por tanto, vigencia en términos estrictamente hidrológicos, por lo que entendemos que son una buena fuente de información para servir de base a las determinaciones que el Plan deba adoptar por razones hidrológicas.

Adicionalmente, indicar que ya han sido sometidos a trámite de información pública los nuevos mapas de peligrosidad y riesgo de inundación que ocuparán el hueco dejado por los anteriormente aprobados y también previamente anulados

Para el presente Plan General de Ordenación Municipal los objetivos principales en relación con los cauces que transitan por suelos que son o serán urbanos, son de dos tipos fundamentales:

- relativos a la integración urbanística de los espacios urbanos ocupados por los cauces naturales: de forma que éstos no se conviertan en traseras, vertederos o espacios degradados que fomenten la idea de que el mejor tratamiento es soterrarlos para enterrar/ocultar el problema. Por el contrario, estos espacios deben ser considerados una oportunidad y se deben acometer las medidas necesarias para convertirlos en un valor para la ciudad, brindando áreas de distensión de la presión constructiva, ofreciendo espacios libres y de contacto con la naturaleza en el corazón mismo de la trama urbana, todo ello por supuesto compatibilizándolo con su naturaleza y función principal de elemento del drenaje natural.
- relativos a la prevención de los efectos de las inundaciones: asegurando que las actuaciones urbanizadoras que deriven del desarrollo del Plan General, no provoquen riesgos o problemas de inundación o agraven los ya existentes, tanto dentro como fuera del propio ámbito de cada actuación; y adoptando las medidas precisas para corregir los efectos adversos de las inundaciones en las zonas urbanas existentes en las que aquellos hayan sido identificados por la cartografía de peligrosidad y riesgo o por el correspondiente Plan de gestión del Riesgo de inundación referidos en el Real Decreto 903/2010.

Drenaje urbano

El drenaje de las aguas de escorrentía urbanas se lleva a cabo mayoritariamente por la solución clásica de encauzamiento de la escorrentía superficial a hacia imbornales de calzada a través de los cuales se introduce la escorrentía en la red unitaria de saneamiento. Tan solo en algunos puntos de los núcleos urbanos tradicionales y en algunas urbanizaciones existe una red de drenaje separativa.

Además, la mayor parte de la superficie viaria está conformada por materiales impermeables, lo que unido a la carencia de infraestructuras propias de regulación y control de la escorrentía urbana, hace que la mayor parte de estos caudales terminen entrando en los sistemas de alcantarillado, ya sea unitario o separativo en función de la zona. Esto ocasiona una serie de problemas derivados de la sobrecarga puntual en episodios de lluvia de los colectores unitarios y de los elementos del sistema integral: colectores, impulsiones y EDAR. Adicionalmente, se producen problemas de contaminación por vertido de los alivios, etc.

Gran parte de estos problemas tienen su origen en la propia concepción de los sistemas de drenaje implantados, fundamentados sobre el principio de pronta evacuación mediante redes dedicadas y confiando su efectividad a la capacidad punta de evacuación. Por el contrario, la concepción moderna de los sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS) se basa en disminuir los caudales punta aportados a red mediante distintos mecanismos combinados de infiltración y retención.

Red de saneamiento

El esquema de la red, o redes mejor dicho, de saneamiento en el t. m. de Marbella presenta un patrón de subredes parciales que discurren en



Ilustración 81: Esquema de colectores y EDARs Marbella
Fuente: ACOSOL

dirección perpendicular a la costa, confluyendo los colectores en su trazado desde el interior hacia la costa. Estos colectores de las distintas subredes de las diferentes vertientes entroncan finalmente con los colectores interceptores principales del sistema de saneamiento integral de la Costa del Sol Occidental, que en el t. m. de Marbella constan de dos ramales principales.

El primero de ellos recoge los vertidos desde el Río Verde dirección Estepona, conduciendo los vertidos a la EDAR de Guadalmanza.

El segundo parte también desde el Río Verde, pero en esta ocasión hacia el este, recogiendo los vertidos de las cuencas que intercepta y conduciéndolos hasta la EDAR de La Vibora. Se encuentra previamente con un pequeño ramal que desde el t. m. de Mijas, discurre en sentido este-oeste recogiendo las aguas de la zona de Artola, Pinos Verdes y Las Chapas.

Dado que ambos colectores siguen un trazado paralelo a la costa, atravesando distintas vertientes naturales, su recorrido se ve salpicado de diversas impulsiones para salvar los tramos a contrapendiente.



Ilustración 82: EDAR La Vibora

Depuración y vertido

Como se ha expuesto, las depuradoras que dan servicio al t. m. de Marbella son la de Guadalmanza, ubicada en el t. m. de Estepona y la de La Vibora, ubicada en el arroyo del mismo nombre en el t. m. de Marbella.

Tras las obras de ampliación concluidas en 2017, la EDAR de Guadalmanza ha alcanzado una capacidad de depuración de 100.000 m³/d (400.000 habitantes-equivalentes).

Por su parte, la EDAR de La Vibora tiene una capacidad de tratamiento de 81.000 m³/d (unos 300.000 habitantes-equivalentes).

Ambas estaciones operan procesos de fangos activados e incluyen un terciario lo que permite obtener caudales disponibles para reutilización.

Ambas EDAR dan un servicio supramunicipal y son operadas por ACOSOL.

Reutilización

Las dos EDAR que dan servicio al t. m. de Marbella, están dotadas de sistemas terciarios de tratamiento que permiten obtener agua reciclada con la que actualmente se están regando la gran mayoría de campos de golf de la zona.

Están ejecutadas las obras para la reutilización del agua residual que llega a la EDAR de La Vibora. Las modificaciones efectuadas han consistido en la implantación de un tratamiento terciario en la propia EDAR, así como la ejecución de la red de distribución, del agua regenerada, que incluye una estación de bombeo, un nuevo depósito de regulación y las conducciones, con un tramo en impulsión y dos ramales, Este y Oeste, en gravedad.

Según datos de Acuamed, se ha ampliado el caudal disponible de agua regenerada hasta la cifra de 25.000 m³/día.



Ilustración 83: Esquema abastecimiento agua regenerada
Fuente: ACOSOL

Por su lado, y tras la ampliación antes referida, la EDAR de Guadalmanza ha alcanzado una capacidad de entrega de agua reciclada igual al 100% de su caudal máximo de depuración (100.000 m³/d).

Actualmente el uso destinado de este agua regenerada es el riego de campos de golf, el cual ha supuesto anteriormente la sobreexplotación de los recursos subterráneos. Se espera que conforme se extienda la red de distribución de agua regenerada, se llegue a atender el riego de todos los campos de golf del ámbito y que a su vez comiencen a implantarse redes de riego de jardines independientes que puedan ser conectadas al sistema.

3.6.3.- Infraestructuras de los sistemas de suministro energético

Suministro de energía eléctrica

El suministro eléctrico a los distintos núcleos del t. m. de Marbella se lleva a cabo a partir de la doble línea de transporte de 220 kV Alhaurín-Costasol y Costasol Jordana. Estas líneas, que separan su trazado de la Alhaurín-Jordana a su paso por el t. m. de Monda, abastecen a la subestación Costasol, la cual está catalogada por el explotador (REE) como no ampliable según los criterios que esta entidad aplica a este tipo de infraestructuras. Dicha subestación tiene entrada a 220 kV y dos patios de salida a 66 kV y 20 kV.

Desde la salida de 66 kV alimenta mediante distintas líneas al resto de subestaciones del término municipal: Nueva Andalucía (situada en la urbanización del mismo nombre), Decosol (en la desaladora), Marbella (al noreste de Valdeolletas) y Elviria (en la urbanización de igual nombre). Todas estas son subestaciones de transformación de 66 kV en el primario y 20 kV en el secundario. Desde ellas se alimentan la red de centros de transformación que hay diseminados por las zonas urbanas del municipio y desde los que se da servicio en baja tensión.

Actualmente, está en marcha, con la disponibilidad de la parcela cedida por el Ayuntamiento, la construcción y puesta en marcha de una subestación 66/20 kV en el polígono industrial de San Pedro de Alcántara (Innovación PGOU 2018PLN00167). Esta actuación se había convertido en urgente, ya que la infraestructura actual había llegado a su límite de capacidad lo que imposibilitaba el desarrollo y la concesión de nuevas licencias en el citado polígono y zonas aledañas. Con esta actuación se pretenden cubrir las actuales y futuras necesidades en la zona de San Pedro de Alcántara y Nueva Andalucía.

Alumbrado público

Como hemos visto en los apartados anteriores, el objetivo de eficiencia energética en el alumbrado público se recoge en todos los planes con incidencia o relación con el urbanismo: Plan Estratégico de Marbella-San Pedro 2022 (PEM2022), Agenda Digital de Marbella y Líneas de actuación prioritarias de los proyectos "Smart City", lo que pone de manifiesto la importancia de este servicio urbano, tanto por el coste monetario que supone al municipio como por el coste ambiental que provoca su funcionamiento.

De hecho está en marcha un plan de eficiencia energética en el Casco Antiguo, mediante el cual se sustituirán un total de 345 puntos de luz, modernizando su actual tecnología de descarga a led. Este Plan sigue al que a mediados de 2019 se abordó para la sustitución de 200 luminarias en San Pedro de Alcántara por otras de tecnología led.

Al igual que otros servicios ya analizados, la gestión del servicio es dispar en el municipio, siendo ésta directa por el Ayuntamiento en los núcleos tradicionales y algunas urbanizaciones, mientras que en otras la gestión y mantenimiento son llevados a cabo por entidades de propietarios. Esto provoca carencias y disparidad en la calidad y la eficiencia del servicio.

También se han descrito problemas localizados de deficiencias en el nivel lumínico y de apantallamiento de luminarias por la arboleda.

Suministro de gas

El suministro de gas natural al municipio de Marbella tiene lugar a través del gasoducto Málaga-Estepona, el cual es una prolongación del gasoducto Puente Genil-Málaga, construido con objeto de suministrar a las poblaciones de Mijas Costa, Fuengirola, Marbella y Estepona.

El tramo Alhaurín el Grande-Mijas de este gasoducto, tiene una longitud total de 17.647 m y un diámetro de 10". Está diseñado para una presión máxima de servicio de 80 bares, y se conecta en la posición S-06.1 del gasoducto Puente Genil-Málaga. Se estima que el caudal máximo a suministrar por este tramo, de acuerdo con las previsiones iniciales, es de 18.228 Nm³/h. Su caudal de diseño es de 100.000 Nm³/h, que es muy superior al consumo previsto, anteriormente indicado.

El tramo Mijas-Estepona de este gasoducto tiene su origen en la posición final S-06.2 del tramo Alhaurín el Grande-Mijas y tiene su final en la posición S-06.6 en Estepona. Su objeto es suministrar a los municipios de Marbella y Estepona. El tramo tiene una longitud total de 51.363 m, en un diámetro de 10". Está diseñado para una presión máxima de servicio de 80 bares y se ha estimado que el caudal máximo a suministrar por este gasoducto, de acuerdo con las previsiones iniciales, será de 11.803 Nm³/h (7.778 Nm³/h para el suministro a Marbella y de 4.025 Nm³/h para el suministro a Estepona). Su caudal de diseño es de 50.000 Nm³/h, que es muy superior al consumo previsto indicado.

Desde esta línea principal se derivan los distintos ramales que van dando servicio a las diversas urbanizaciones y barrios del municipio.

3.6.4.- Infraestructuras de telecomunicaciones

La existencia de una red de telecomunicaciones de alta velocidad es un requisito esencial en las actuales sociedades de servicios desarrolladas, ya que a través de ellas se llevan a cabo un número cada vez mayor de transacciones comerciales, prestación de servicios, comunicaciones laborales y personales, así como sostener buena parte de la actual industria del ocio por televisión digital y videojuegos. Por tanto en la planificación estratégica y sectorial se ha incidido especialmente en la necesidad de dotar a Marbella de unas infraestructuras de telecomunicaciones que permitan el uso de todas estas modernas

tecnologías más las que están por llegar en un sector tan sumamente dinámico como éste.

En la "Agenda Digital de Marbella" de 2013 aparecen las siguientes propuestas:

- establecimiento de una red de fibra óptica
- implementar la telefonía móvil y el uso de internet en plataforma móvil mediante el despliegue de 4G
- extensión y sincronización de redes wifi y ADSL de alta velocidad sin limitación de cobertura

que como se ve en las tecnologías nombradas (4G, ADSL), quedan ya un poco obsoletas en este ámbito tecnológico tan dinámico, debiéndose enfocar en este momento a 5G y fibra óptica, y a otras tecnologías aún por llegar, en un futuro no muy lejano.

Así pues, la directriz de referencia en este ámbito debe ser el mencionado punto "A.1.4.7 Propiciar un despliegue de red de telecomunicaciones adaptado a las necesidades actuales y futuras." del Plan Estratégico de Marbella-San Pedro 2022 (PEM2022), que de una forma tecnológicamente neutral formula el objetivo relativo a las telecomunicaciones de favorecer la implantación de la infraestructura necesaria para dar soporte a la tecnología más avanzada en cada momento.

Red cableada

La red cableada de telecomunicaciones es mayoritariamente del operador Movistar, y cubre la práctica totalidad del suelo edificado en el t. m. de Marbella. No obstante, últimamente otros operadores (FibreKable, Avatel, OliveNet, ...) están procediendo al despliegue de fibra óptica en el municipio, si bien se están produciendo en este algunos problemas de descoordinación entre operadores.

Telefonía móvil. Antenas

La práctica totalidad del territorio municipal, y en especial el antropizado posee coberturas de red móvil 3G/4G, dotando de un servicio de telefonía móvil y datos suficiente.

En este apartado se han detectado únicamente problemas en el caos del despliegue de antenas, con una regulación sectorial que dota a los operadores de gran capacidad de maniobra. Se considera necesaria una regulación municipal que armonice el despliegue y desarrollo de la infraestructura con el modelo urbano que se pretende llevar adelante desde el presente Plan General.

3.6.5.- Infraestructuras para la gestión de los residuos urbanos

La planificación de la gestión de residuos sólidos urbanos parte de la Directiva 2008/98/CE, que se traspone al ordenamiento nacional mediante la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. Con posterioridad la Directiva 2018/851, de 30 de mayo, modifica a la anterior y redefine el concepto de "Residuos Municipales", excluyendo a los residuos de construcción y demolición, entre otros.

Posteriormente se elabora el Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022.

Los antecedentes autonómicos en cuanto a planificación de la gestión de la recogida y el tratamiento de los residuos urbanos se hallan en el Decreto 218/99, de 26 de octubre, por el que se aprueba el Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía, con vigencia entre 1999 y 2008. En él se propugna un modelo de gestión en el cual los residuos domiciliarios debían ser separados en:

- Fracción orgánica o compostable - contenedor gris
- Envases y restos de residuos inertes - contenedor amarillo
- Recogida selectiva de vidrio - contenedor verde
- Recogida selectiva de papel-cartón - contenedor azul

Posteriormente, el Plan Director Territorial de Gestión de Residuos no Peligrosos de Andalucía (2010-2019), aprobado por el Decreto 397/2010, de 2 de noviembre, adopta un modelo distinto:

- Fracción orgánica y resto - contenedor gris
- Recogida selectiva de envases - contenedor amarillo
- Recogida selectiva de vidrio - contenedor verde
- Recogida selectiva de papel-cartón - contenedor azul

Vemos que entre ambos planes difiere la asociación de la fracción resto, que pasa de estar unida a los envases en virtud de su calidad de inertes, a gestionarse junto con la fracción orgánica.

Este Plan contempla asimismo la gestión de otros tipos de residuos, como las pilas, aparatos eléctricos y electrónicos, residuos de construcción y demolición, neumáticos fuera de uso, residuos agrícolas e industriales no peligrosos y lodos de depuradoras.

Recientemente ha sido aprobado el "Plan Integral de Residuos de Andalucía. Hacia una Economía Circular en el Horizonte 2030 (PIRec 2030)", donde aún no se contempla la nueva lista de residuos de la Directiva 2008/98/CE alegando la falta de transposición al ordenamiento jurídico español.

Si bien no existe un Plan municipal o mancomunado de gestión de residuos que particularice las determinaciones de la planificación europea, estatal y

autonómica al municipio de Marbella, el esquema de gestión actual sigue sus directrices.

Así el servicio de recogida y gestión de residuos en Marbella está gestionado por la Mancomunidad de Municipios de la Costa del Sol a través de la empresa concesionaria Urbasol.

La gestión que se efectúa de cada tipo de residuo es la siguiente:

Residuos urbanos no peligrosos	Orgánicos	Recogida junto con la fracción resto en contenedores en la vía pública. Transporte a la Estación de Transferencia de Marbella.
	Envases	Recogida selectiva en contenedores en la vía pública. Transporte al Centro Ambiental Ctra. Ojén.
	Vidrio	Recogida selectiva en contenedores en la vía pública. Transporte al Centro Ambiental Ctra. Ojén.
	Papel y cartón	Recogida selectiva en contenedores en la vía pública. Transporte al Centro Ambiental Ctra. Ojén.
Restos vegetales de poda y jardines		Recogida en el Centro Ambiental Ctra. Ojén
Recogida de muebles y enseres		Recogida previo aviso junto a los contenedores de la vía pública
Pilas y acumuladores no peligrosos		Recogida selectiva en contenedores en la vía pública (unos 90 distribuidos por el municipio).
Residuos de aparatos eléctricos y electrónicos		Recogida selectiva en puntos limpios móviles en la vía pública.
Residuos de construcción y demolición		Traslado por parte del productor hasta el Centro Ambiental Ctra. Ojén
Neumáticos fuera de uso		(no se ha podido obtener la información)
Residuos agrícolas no peligrosos		(no se ha podido obtener la información)
Residuos industriales no peligrosos		(no se ha podido obtener la información)
Lodos y fangos de EDAR		(no se ha podido obtener la información)

Este sistema de gestión de residuos está apoyado sobre las infraestructuras siguientes, que, como se ha dicho, dan servicio tanto al término municipal de Marbella como a los demás municipios pertenecientes a la mencionada Mancomunidad, y que se reparten territorialmente en todo su ámbito.

Puntos limpios:

El servicio de recogida de residuos especiales se lleva a cabo mediante puntos limpios móviles, consistentes en vehículos que permanecen estacionados durante los horarios y días prefijados en cuatro (4) puntos del municipio, dos en Marbella, otro en San Pedro y un cuarto en Nueva Andalucía.

El estándar dotacional de puntos limpios establecido en el POT para ciudades medias es de 1 por cada 40.000 o 50.000 habitantes, por lo que puede considerarse alcanzado. No obstante, dada la dispersión poblacional en el municipio, se recomienda aumentar su número, especialmente en la zona de Las Chapas.

Estación de Transferencia Ctra. Ojén:

Ubicada en la Carretera de Ojén, a la altura del Centro Ambiental pero a su otra margen. En ella se produce la recogida de los residuos orgánicos + fracción resto de los municipios de Benahavís, Istán, Marbella y Ojén. Una vez compactados, los residuos se transportan al Complejo Medioambiental de Casares para su disposición y/o tratamiento.

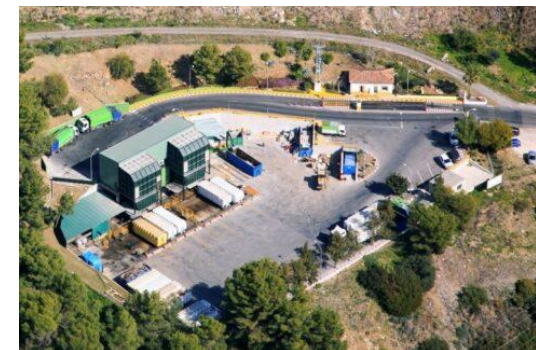


Ilustración 84: Estación de transferencia Ctra. de Ojén
Fuente: www.costadelsol.es

Centro ambiental Ctra. Ojén:

En él se ubica una planta de transferencia de RSU, que recibe los residuos recogidos en la vía pública por los vehículos adscritos al servicio, para su compactación y carga en los vehículos especializados que transportan los residuos al Complejo Medioambiental de Casares. Tiene una superficie de 9.000 m² y una capacidad de gestionar 204.000 t/año.

Complejo Medioambiental de Casares

En ella se procede a los procesos de:

- recepción clasificado mediante triaje y separación en trómel compostaje de la fracción inferior a 35 mm.
- Separación de materiales valorizables (ferricos, plásticos, bricks, etc)
- Vertido de los rechazos.

4.1.- LA CONFLUENCIA DE COMPETENCIAS SOBRE EL TERRITORIO

La ordenación urbanística municipal encuentra a su paso numerosos condicionantes externos que provienen del ejercicio por parte del Estado y de la Comunidad Autónoma de sus propias competencias sectoriales.

El artículo 2 LISTA, en relación con el artículo 56 del Estatuto de Autonomía de Andalucía, describe aquellos elementos que integran la ordenación del territorio, competencia de ejercicio exclusivo de la Comunidad Autónoma, y que comprende la ordenación, ejecución y disciplina sobre aquellas actuaciones, usos y asentamientos existentes o futuros cuya incidencia trascienda del ámbito municipal por su objeto, magnitud, impacto regional o subregional o por su carácter estructurante y vertebrador del territorio. En este sentido, tienen incidencia supralocal las actuaciones que afecten a:

- a) El sistema de asentamientos.
- b) Las vías de comunicaciones e infraestructuras básicas del sistema de transportes.
- c) Las infraestructuras supralocales para el ciclo del agua, la energía y las telecomunicaciones.
- d) Los equipamientos, espacios libres y servicios de interés supralocal.
- e) Las actividades económicas de interés supralocal.
- f) El uso y aprovechamiento de los recursos naturales básicos, incluido el suelo, y en especial cuando afecte a los suelos rústicos de especial protección por legislación sectorial y a los suelos preservados por los instrumentos de ordenación territorial previstos en esta Ley.

A continuación, añade la LISTA que las competencias en materia de urbanismo que se otorgan a los Municipios (elaboración y tramitación de instrumentos de ordenación, ejecución y disciplina urbanísticas), se desarrollarán en el marco de la ordenación territorial.

Pero además de esta interrelación entre ordenación del territorio y urbanismo, nuestra CE atribuye a Estado y CCAA otras muchas competencias (en materias como Costas, Carreteras, Aguas, Ferrocarriles, Aeropuertos, Telecomunicaciones, Puertos, Medio Ambiente, Salud, Patrimonio Histórico, Comercio, etc.) en virtud de las cuales se produce regulación y planificación que confluye en el mismo territorio en que opera la ordenación urbanística.

En consecuencia, puede concluirse que la potestad de ordenación urbanística se encuentra con numerosos condicionantes legales en su ejercicio, hecho que a menudo provoca fricciones que deben resolverse en el marco de los principios de coordinación y colaboración interadministrativa que propugnan la práctica totalidad de normas de aplicación. En este sentido, los arts. 31 ss. TRLS, los arts. 4.2.g) y 8 LISTA, la

Disposición Adicional 2ª de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, o los arts. 3.1.k) y 143 ss. Ley 40/2015, de 1 de octubre, entre otras.

El nuevo Plan General de Ordenación Municipal debe armonizar sus determinaciones urbanísticas dentro del marco descrito. Por tanto, a continuación se va a realizar un análisis de los condicionantes territoriales y sectoriales que han de ser tenidos en cuenta para llevar a cabo una adecuada ordenación urbanística del término municipal, según la legislación e instrumentos de planificación vigentes.

Para ello, se van a examinar la normativa e instrumentos de planificación más relevantes en relación con las materias anteriormente apuntadas, haciendo referencia a la información sectorial recibida de las distintas Administraciones; no sin antes de ello advertir que la presente memoria de información se limita a constituir un resumen informativo de los distintos condicionantes existentes, sin perjuicio que deba estarse al contenido completo de la normativa e instrumentos de planificación sectoriales vigentes en cada momento.

Se analizan, a continuación, las siguientes materias:

- Planificación Territorial: ordenación del territorio. POTA y POTCSO en tramitación.
- El Plan Especial de Protección del Medio Físico. Desplazamiento por la Disposición Adicional Séptima LISTA.
- Patrimonio natural y Biodiversidad. Espacios naturales protegidos.
- Vías Pecuarias.
- Patrimonio Histórico-Cultural.
- Carreteras Estatales y Autonómicas.
- Aguas.
- Costas. Espacio Litoral.
- Montes y Prevención de incendios.
- Policía Sanitaria Mortuoria. Cementerios.
- Residuos. Suelos Contaminados.
- Hidrocarburos. Energía.
- Aeropuertos.
- Telecomunicaciones.
- Puertos.
- Ferrocarriles.
- Comercio Interior de Andalucía.
- Contaminación Acústica. Ruido.
- Transporte de mercancías.
- Paisaje.
- Conglomerados de Marbella (Inventario Andaluz de Georrecursos).

TÍTULO 4. ANÁLISIS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, SECTORIAL, ESTRATÉGICA Y URBANÍSTICA

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



Estos condicionantes sectoriales se representan en los planos de información I.4.1 e I.4.2 (Afecciones I y II).

4.2.- LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

El artículo 3.4 LISTA establece que la actividad urbanística es una función pública que se desarrolla "en el marco de la ordenación territorial". En consecuencia, corresponde analizar, en primer lugar, los instrumentos de planificación territorial de aplicación.

4.2.1.- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)

El POTA, aprobado por Decreto 206/2006, de 28 de noviembre, es el instrumento de planificación y ordenación integral que establece los elementos básicos para la organización y estructura del territorio andaluz, constituyendo el marco de referencia territorial para los planes de ámbito subregional y para las actuaciones que influyan en la ordenación del territorio.

Este Plan aporta a la Comunidad Autónoma el marco estratégico que, a largo plazo, orienta sus planificaciones y políticas públicas y, a tal efecto, establece el Modelo Territorial de Andalucía. Según establece su artículo 6.1.c), "el planeamiento urbanístico está obligado a guardar la debida coherencia con las determinaciones de la planificación territorial".

El Modelo Territorial de Andalucía se fundamenta en dos tipos de consideraciones. Por un lado, contiene el conjunto de referencias territoriales básicas que deben ser tenidas en cuenta por las políticas de ordenación territorial y por las actividades con incidencia sobre el territorio. Por otro lado, enuncia un conjunto de principios orientadores en los que deben sustentarse las estrategias de ordenación y desarrollo territorial a escala regional.

Los objetivos del Modelo Territorial de Andalucía constituyen la expresión más global de la política territorial andaluza y pueden resumirse en:

1. Consolidar Andalucía como un territorio articulado físicamente, integrado económicamente y cohesionado socialmente en el marco de la comunidad española y europea.
2. Servir de referencia y favorecer un desarrollo económico solidario y territorialmente equilibrado, que contribuya al incremento de la calidad de vida, el bienestar social y el uso racional de los recursos naturales y culturales.
3. Contribuir al desarrollo y aprovechamiento de las capacidades y valores propios del conjunto de la región y de cada una de sus partes, en la perspectiva de su plena integración en el territorio de las redes y de la sociedad de la información y el conocimiento a escala global.

Asimismo, el Modelo se construye a partir de unos principios que son el marco conceptual que permite el entendimiento de la organización del territorio andaluz y, en consecuencia, del conjunto de orientaciones generales y líneas estratégicas para su desarrollo. Dichos principios son:

- a) El reconocimiento de la diversidad natural y cultural de Andalucía.
- b) El uso sostenible de los recursos naturales.
- c) La cohesión social y el equilibrio territorial.
- d) La integración y cooperación territorial.

Por otro lado, Marbella forma parte de la Red de Ciudades Medias, que son aquellas que desempeñan una función esencial para la articulación del territorio de Andalucía como nivel intermedio entre los Centros Regionales y las Áreas Rurales. Para las Ciudades Medias, el POTA contiene los siguientes objetivos orientativos: a) la potenciación, como nivel jerárquico intermedio del Sistema de Ciudades, b) la potenciación, como elemento clave para la organización del territorio y los procesos de desarrollo local y comarcal, y c) la preservación de los modelos urbanos propios de este tipo de ciudades.

También contiene el POTA para estas ciudades una serie de líneas estratégicas: a) incorporación de las perspectivas supramunicipales, en la ordenación y gestión de estos ámbitos, impulsando los procesos de cooperación en el interior de las Redes de Ciudades Medias, b) desarrollo de iniciativas y actuaciones enmarcadas en el Programa Andaluz de Ciudades, c) favorecimiento de la localización en las Redes de Ciudades Medias de equipamientos y servicios especializados adecuando los programas regionales a las determinaciones del Modelo Territorial de Andalucía, d) integración de las Ciudades Medias y las Redes de Ciudades Medias en los Ejes de Articulación Regional, e) aportación de estrategias de ordenación territorial de apoyo a los sistemas productivos locales y a los procesos de desarrollo rural, y f) establecimiento de criterios en materia de política urbanística y ambiental que favorezcan el mantenimiento de los valores característicos de este tipo de ciudades.

Respecto a la orientación y control de los procesos de urbanización y la calidad urbana, el POTA plantea los siguientes objetivos y líneas estratégicas:

Objetivos:

1. Preservar el Modelo Territorial de Andalucía frente a procesos de urbanización no deseable.
2. Mejorar los niveles de competitividad, calidad de vida y cohesión social de las ciudades andaluzas.
3. Contribuir desde el Sistema de Ciudades a la sostenibilidad global.

Líneas Estratégicas:

1. Definir los modelos de ciudad que deben ser tenidos en cuenta por el planeamiento urbanístico y territorial, para consolidar las Redes del Sistema de Ciudades y preservar los valores ecológicos y ambientales del territorio.
2. Favorecer la aplicación de políticas públicas con especial incidencia en el medio urbano y su integración con los procesos de planificación urbanística y territorial.
3. Mejorar el balance ecológico de las ciudades con relación a los ciclos de consumo y procesamiento de recursos naturales (agua, suelo, energía y materiales).

Respecto al modelo de ciudad, la Norma 45 POTA prescribe, entre otros, que el planeamiento urbanístico y territorial favorecerá la consolidación de modelos de ciudad que contribuyan a los objetivos definidos y a su integración ambiental y territorial en el marco del Modelo Territorial de Andalucía. Por ello, el Plan considera necesaria la defensa de un sistema y un modelo de ciudad en su conjunto de acuerdo a la tradición mediterránea, como depositarias activas de nuestra cultura en toda su diversidad, así como factor de dinamismo y competitividad en España, Europa y en el Mundo.

La Disposición Derogatoria Única de la LISTA, en su apartado 2.f), deroga expresamente la Norma 45.4.a POTA, relativa al dimensionado de los crecimientos propuestos; permaneciendo vigentes el resto de determinaciones del instrumento.

De acuerdo con las previsiones de la legislación urbanística y territorial, 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. Este modelo de ciudad compacta es la versión física de la ciudad mediterránea, permeable y diversificada en su totalidad y en cada una de sus partes, y que evita en lo posible la excesiva especialización funcional y de usos para reducir desplazamientos obligados, así como la segregación social del espacio urbano. El desarrollo urbano debe sustentarse en un modelo basado en la creación de ciudad que genere proximidad y una movilidad asegurada por altos niveles de dotaciones de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos.

Las determinaciones más importantes con incidencia en materia de infraestructuras del transporte y de movilidad sostenible en el ámbito de territorial de Marbella son las siguientes:

1. Marbella pertenece a la Red de Ciudades Medias Litorales, siendo una Ciudad Media Tipo I, y se encuentra dentro de la Unidad Territorial de la Costa del Sol Occidental.
2. Se encuentra dentro de los ejes de articulación territorial de ámbito regional.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



3. Asimismo, se encuentra dentro de la Extensión de la Zona de Influencia de los Centros Regionales y del Área de Ordenación del Transporte Costa del Sol.
4. Debe integrar en su planificación urbanística las siguientes políticas en movilidad urbana:
 - a) Modelos urbanos que favorezcan la ciudad multifuncional, equilibrada y accesible, con un adecuado tratamiento de los problemas de movilidad en los centros urbanos y en la ordenación del crecimiento de la ciudad; incorporando criterios de diversidad, proximidad y complejidad en la trama urbana.
 - b) Incorporar el transporte público como modo preferente en los ámbitos metropolitanos y ciudades medias. Creación de una red coherente de plataformas reservadas para los medios de transporte (carriles-bus, cercanías, tranvías, etc.).
 - c) Incorporar criterios de diseño urbanístico dirigidos a moderar y pacificar el tráfico urbano: incremento de áreas peatonales y estancias frente a las reservadas al tráfico rodado.
 - d) Construir un sistema integrado de carácter intermodal que evite el uso ineficiente de los medios de transportes disponibles a nivel urbano y territorial.
 - e) Desarrollar sistemas de movilidad por medios de transporte no motorizado, mediante una red coherente de carriles para bicicletas e itinerarios peatonales que deberá formar parte integrante de los Sistemas Generales del Planeamiento Urbanístico.
 - f) Adaptar el diseño de las infraestructuras y equipamientos a las necesidades de accesibilidad universal de la población con discapacidad y movilidad reducida.
 - g) Desde el punto de vista energético, el planeamiento urbanístico considerará y analizará la movilidad para la ordenación del tráfico urbano fomentando el TPC y la movilidad sostenible, a fin de reducir la contaminación atmosférica y acústica y los GEI.
5. El sistema de transportes planificado debe tener como líneas estratégicas: modificar el reparto entre modos favoreciendo a los más sostenibles, desarrollar la intermodalidad, fomentar el transporte público, reducir el impacto energético y ambiental, aumentar la seguridad vial, fomentar el uso de la bicicleta y mejorar la accesibilidad multimodal.
6. Desde el punto de vista del Sistema Ferroviario tiene vocación de potenciar líneas y servicios de cercanías y regionales para reforzar la articulación de los centros regionales con las redes de ciudades medias a las que pertenece Marbella que, además, está dentro de

la zona estratégica y prioritaria de desarrollo de sistemas ferroviarios metropolitanos y de cercanías, proponiéndose nuevas conexiones entre Fuengirola y Manilva (s/Plano 10).

Desde el punto de vista de los nodos de transporte Marbella es un Nodo Urbano de primer nivel, y por tanto debe contar en su PGOU, además de con una Estación de Autobuses de primer nivel ya existente, con una Estación de Transporte de Mercancías de una máxima accesibilidad e interconexión que garantice una funcionalidad e intermodalidad óptimas.

4.2.2.- Plan subregional de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental

En un segundo escalón tras el POT, en la Sección 2ª del Capítulo II de la LISTA, relativa a "los instrumentos de ordenación territorial", se regula la figura del Plan de Ordenación del Territorio de Ámbito Subregional.

A tenor del artículo 43 LISTA, estos instrumentos "establecen los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito y tienen los siguientes objetivos:

a) "Propiciar en su ámbito la utilización adecuada, racional y equilibrada del territorio y de sus recursos naturales, tanto por parte de las Administraciones Públicas y entidades públicas, como por los agentes privados.

b) Constituir el marco de referencia territorial para la formulación, desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones Públicas y entidades públicas, así como para el desarrollo de las actividades de los particulares con incidencia en el territorio".

El POTCSO correspondiente al ámbito de la Costa del Sol Occidental fue aprobado, en su día, en virtud de Decreto 142/2006, de 18 de julio (BOJA n.º 196 de fecha 09/10/2006), y se mantuvo en vigor por un periodo cercano a los diez años. Sin embargo, fue anulado en el año 2015; en concreto, en virtud de Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 06/10/2015 (recurso n.º 3119/2012).

Según Informe del Servicio de Planificación Subregional del Litoral sobre la redacción y tramitación del POTCSO de fecha 07/06/2021, la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio retomó en 2018 la redacción del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental. Y, desde entonces se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- Análisis de los documentos técnicos redactados y actualización de los trabajos de información y diagnóstico elaborados en 2017.
- Remisión del diagnóstico territorial revisado y actualizado a los ayuntamientos (mayo 2019).

- Reuniones con los ayuntamientos del ámbito (julio 2019).
- Conclusión de la redacción del Borrador del Plan (marzo 2020).
- Remisión del Borrador a los ayuntamientos del ámbito (mayo 2020).
- Estudio sugerencias municipales (Marbella, Mijas y Casares).
- Reunión por videoconferencia con todos los ayuntamientos del ámbito: 26/11/2020.
- Redacción del Borrador del Plan y del Documento Inicial Estratégico: diciembre 2020.
- Solicitud inicio evaluación ambiental: 19 enero 2021.
- Solicitud de informes sectoriales sobre el Borrador del Plan: 8 marzo 2021.
- Recepción Documento de Alcance 7 de junio 2021 Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo.
- Recepción informes sectoriales.

En definitiva, el nuevo POTCSO se encuentra actualmente en fase de tramitación, debiendo, por tanto, en el marco de la cooperación, colaboración y coordinación interadministrativas, propiciarse una adecuada sintonía entre las Administraciones autonómica y municipal.

Según establece la memoria del Anteproyecto-Borrador del POTCSO de mayo de 2020, el futuro instrumento de planificación territorial de ámbito subregional se estructura en dos grandes apartados.

El primer apartado describe los retos, principios rectores y estrategias territoriales; por su parte, el segundo apartado desarrolla la propuesta básica de ordenación.

Retos, principios rectores y estrategias territoriales

Constituyen la base del documento dos grandes retos, a los que la sociedad actual es especialmente sensible: sostenibilidad y bienestar.

En cuanto a la sostenibilidad, una ordenación del territorio con capacidad para inducir procesos de transformación efectivos constituye una herramienta de cambio que nos acerca a la sostenibilidad, porque:

- Permite un uso más eficaz de los recursos.
- Plantea alternativas para optimizar el uso del espacio.
- Crea las oportunidades para identificar y aprovechar oportunidades antes ociosas, dando la posibilidad de reducir la presión sobre los recursos amenazados por la sobreexplotación.
- Crea un marco para organizar las fases de transición que permiten abandonar unas actividades e iniciar otras, seleccionando aquellas más adecuadas a cada situación y evitando que la persistencia de las más ineficaces ahogue el surgimiento de las más novedosas y útiles.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Respecto al bienestar, la ordenación del territorio es sinónimo de equilibrio, es decir, la óptima distribución espacial del desarrollo, ya sea como una realidad constatable, o bien, como un objetivo, aunque ello no implica necesariamente una distribución geográfica homogénea. Esta idea presenta tres componentes principales:

- Que cada parte de un territorio debe contribuir al desarrollo general en relación con el óptimo aprovechamiento de sus posibilidades; ello implica una cuidadosa valoración de sus recursos naturales, económicos, sociales y culturales para su utilización actual y futura.
- Que cada una de las partes que forman un territorio disponga de los medios, infraestructuras y dotaciones que convengan a los requisitos de las actividades productivas y de los intercambios económicos.
- Que los habitantes de cada parte integrante de un territorio, tenga garantizada una auténtica igualdad de oportunidades en el acceso a los bienes y servicios que hacen posible el disfrute de los derechos individuales y sociales reconocidos en las normas de convivencia fundamentales.

Resumiendo: un territorio articulado físicamente, integrado económicamente y equitativo socialmente.

Tras los retos de sostenibilidad y bienestar, enumera el POTCSO los denominados **principios rectores que informan la ordenación**. Son los siguientes:

1. El principio general de desarrollo sostenible, entendiendo por tal el que armoniza las exigencias del desarrollo socioeconómico con las exigencias del medio ambiente urbano y natural y, en particular, de los equilibrios de los ecosistemas en modo tal que permite la satisfacción adecuada de las necesidades colectivas presentes sin poner en peligro la de las futuras.
2. El principio de consideración, ponderación y respeto de la capacidad de carga de los diferentes ecosistemas, al objeto de que el consumo de los recursos materiales hídricos y energéticos renovables no supere la capacidad de los ecosistemas para reponerlos y el ritmo de consumo de los recursos no renovables no supere el ritmo de sustitución de los recursos renovables duraderos; evitando, igualmente, que el ritmo de emisión de contaminantes no supere la capacidad del aire, del agua y del suelo para absorberlos y procesarlos.
3. El principio de ocupación sostenible del suelo, mediante:
 - a) La preferencia de la rehabilitación y reutilización del suelo sobre el nuevo crecimiento.
 - b) Evitar la segregación y la dispersión urbana, procurando la integración y asociación de usos y funciones con el fin de reducir la movilidad.

4. El principio de movilidad sostenible, mediante:
 - a) La reducción de la movilidad forzada y el uso innecesario de vehículos motorizados, exceptuando los scooters y las sillas de ruedas motorizadas.
 - b) El otorgamiento de preferencia a los medios de transporte respetuosos con el medio ambiente, y accesibles para todas las personas, incluso mediante la planificación de su uso combinado.
5. El principio de consideración, en cualquier proceso de toma de decisiones, de las consecuencias a largo plazo, los costes reales del consumo y el deterioro de los recursos no renovables.
6. El principio de igualdad, mediante:
 - a) La justa distribución de los costes y beneficios del desarrollo sostenible entre los distintos grupos sociales, las generaciones y los territorios.
 - b) El acceso universal a la satisfacción de necesidades básicas y al disfrute de unos derechos esenciales.
 - c) La accesibilidad universal y el diseño para todas las personas. En ese sentido, señalar que en el ámbito del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental (POTCSO) se identifican también poblaciones vulnerables. En concreto la Consejería de Salud señala tres ámbitos, aunque solo uno de ellos se incluye en la Estrategia Regional de Zonas Desfavorecidas de Andalucía: Barriada Las Albarizas, en Marbella. Incluidas en el estudio realizado por el Centro de Estudios Andaluces de la Consejería de Presidencia titulado "Vulnerabilidad del tejido social de los barrios desfavorecidos de Andalucía" se encuentran dos: Zona Especialmente desfavorecida en Estepona, y Carretera de Mijas, Pueblo López y Las Rampas, en Fuengirola.
7. El principio de enfoque estratégico de las cuestiones territoriales, mediante:
 - a) La detección y regulación de los procesos con incidencia espacial más relevantes e innovadores para una política de reestructuración del territorio;
 - b) La priorización, en el tiempo y en el espacio, de las acciones con mayor potencial transformador.
8. El principio de deferencia respecto de la diversidad, exigente de la consideración, valoración y, en su caso, protección, de la identidad diferencial de las diferentes piezas urbanas y rurales identificables en el territorio, sin perjuicio de su articulación en un marco estratégico único, coherente y cohesionado.

El principio de concertación, exigente de la transparencia en la adopción de las decisiones, la participación ciudadana efectiva en dicha adopción y la preferencia de las soluciones más asumidas y aceptables socialmente y participación pública y del respaldo político de los órganos representativos.

En un tercer apartado, se desarrollan las **estrategias territoriales**. El POTCSO quiere proponer 7 Estrategias Territoriales que pongan a trabajar al territorio de forma integral y coordinada, y que en una primera aproximación parece que tiene que girar alrededor de:

- Las posibilidades de transporte público, localización de intercambiadores modales u otras prestaciones de servicios conjuntas.
- La ejecución de ejes viarios de conexión con tratamiento de "bulevar urbano" y las reservas de suelo pertinentes.
- La definición de una "Estructura Verde" del territorio.
- La posibilidad de implantar un modelo conjunto de ocupación del suelo.
- La definición de sistemas estructurantes globales: equipamientos, servicios, espacios libres, etc.
- La ubicación selectiva de equipamientos y actividades estratégicas en los ejes de conexión.
- El sistema de espacios abiertos.
- La mejora paisajista de los espacios intersticiales y creación, en la medida de lo posible, de cinturones verdes para separar físicamente los municipios.
- El tratamiento único de los sectores de suelo urbano y urbanizable.
- La planificación conjunta de vivienda protegida.
- La coordinación del suelo no urbanizable contiguo.
- La planificación del suelo para actividades económicas.

Se trata de definir una hoja de ruta que guíe el crecimiento sostenible de la CSO, no sólo proponiendo un modelo territorial sostenible para los próximos 20 años, o diseñando las reglas del juego para que los operadores del territorio tengan un marco de referencia y de seguridad jurídica, sino poniendo sobre la mesa un conjunto de acciones y proyectos para dinamizar el sistema productivo del ámbito desde el territorio.

1. Estrategias Territoriales para estimular la EFICIENCIA.

- Utilización racional del suelo. Crecer, pero creciendo bien, preservando el paisaje.
- Utilización racional del agua, como activo estratégico, fomentando su ahorro y eficiencia en coordinación con el vigente Plan Hidrológico.

- Utilización racional de la energía, apostando por un modelo territorial, económico y tecnológico, que reduzca de manera progresiva el consumo de este recurso básico.
2. Estrategias Territoriales para desarrollar la CONECTIVIDAD.
- Apuesta por la interconectividad interna y externa para mejorar la vertebración del territorio y aprovechar las dinámicas territoriales de los espacios más avanzados.
 - Apuesta por las tecnologías de la información y las comunicaciones como infraestructuras fundamentales para el desarrollo de la sociedad del conocimiento.
3. Estrategias Territoriales para impulsar la CERCANÍA.
- Liberar el peaje de la AP-7 y transformar la A-7 en un "Bulevar Metropolitano", con prioridad para el transporte público y los modos no motorizados.
 - Fomentar actuaciones de regeneración en la ciudad como aportación fundamental a la sostenibilidad, impulsando de manera preferente actuaciones de rehabilitación de edificios y viviendas, y la mejora de sus dotaciones y equipamientos, frente a nuevos desarrollos consumidores de suelo y generadores de mayor movilidad en medios de transporte mecanizados.
 - En los núcleos más rurales, fomentar la proximidad entre la producción agraria y su consumo, desarrollando condiciones para el mercado de productos agropecuarios de elevada calidad y satisfaciendo, al mismo tiempo, nuevas demandas sociales en estos espacios como el agroturismo y la gastronomía.
 - Mejora las condiciones ambientales de los entornos urbanos, ya que los espacios verdes agrícolas absorben y fijan de manera inocua los contaminantes atmosféricos, protegen frente a riesgos, y cuentan con recursos ambientales, culturales y paisajísticos cuya puesta en valor contribuye a la dinamización de estos espacios y a su uso público sostenible.
4. Estrategias Territoriales para apoyar la DIVERSIDAD.
- Apuesta por una economía más diversificada y una mayor integración entre sectores económicos, para mejorar la competitividad y conseguir un territorio resistente a las coyunturas económicas adversas.
 - Mantener y reforzar la diversidad urbana, como mecanismo clave de cohesión territorial y de mejora de la calidad de vida de su ciudadanía.

- Preservar y potenciar la diversidad biológica, como indicador de la salud del territorio y activo cultural, científico, estético y recreativo de primer orden.
5. Estrategias Territoriales para fomentar un TERRITORIO INNOVADOR.
- Impulsar la formación y consolidación de "clusters" de actividad económica y facilitar la creación de sinergias entre los sistemas Investigación-Empresa-Administración.
 - Identificar ámbitos prioritarios constituir una nueva red de centralidades urbanas, con el objetivo principal de contribuir a lograr una mejor vertebración de la ciudad lineal que extiende a lo largo de 75 kilómetros de franja costera, impulsando nuevos protocolos de ordenación orientados a la refuncionalización del sector turístico y para el equilibrio dotacional y la cohesión social.
 - Identificar una serie de usos y actividades de carácter estratégico de interés para el territorio de la Costa del Sol Occidental, al objeto de promover en el medio/largo plazo: rentas y empleo, mejoras en relación a los equipamientos, medio ambiente, desarrollo económico, proyección internacional, cohesión social, etc.
 - Promover actuaciones con capacidad de instalarse en el medio rural que ayuden a su mantenimiento y promoción (cualificación de sectores tradicionales, bodegas y almazaras de reconocida excelencia, redes de espacios en el mundo rural para desarrollar nuevas ofertas turísticas, complejos deportivos que requieran gran superficie de suelo y asociados a marcas o entidades de alto prestigio, etc.).
6. Estrategias Territoriales para promover la IDENTIDAD.
- Preservar la calidad y lo propio del paisaje como elementos de diferenciación territorial y activo de competitividad económica.
 - Diseñar rutas culturales y paisajísticas para gestionar de manera integrada los activos ambientales, culturales y patrimoniales de mayor valor, aprovechando el atractivo de estas rutas para impulsar el desarrollo rural y turístico, poniéndolas en relación con otros activos económicos de base territorial como la gastronomía, la artesanía, el turismo de salud, las rutas museísticas, etc.
 - Incorporar el paisaje visual como rasgo definitorio de la calidad del territorio.
7. Estrategias Territoriales para mejorar la COHESIÓN SOCIAL Y LA GOBERNANZA DEL TERRITORIO.
- Garantizar el acceso equitativo a infraestructuras y servicios, evitando la discriminación que produce el desequilibrio territorial.

- Integrar las políticas de vivienda protegida en la acción de mejora de la cohesión social, desarrollando actuaciones que respondan a las demandas reales del territorio y garantizando una adecuada distribución de las mismas que evite procesos de segregación territorial, así como la reserva de vivienda para personas con discapacidad.
- Impulsar la regeneración de tejidos urbanos afectados por problemáticas sociales y urbanísticas, aplicando estrategias de actuación integral en estas áreas que contemplen no sólo la mejora del entorno urbano y la resolución del problema de la vivienda, sino que se desarrollen acciones concretas en materia de educación, servicios sociales, sanidad, empleo, seguridad, mantenimiento de la actividad económica y participación pública. Todo ello en coherencia con la Estrategia Regional para la Cohesión Social e Inclusión Social. Intervención en zonas desfavorecidas de Andalucía (ERACIS).
- Evitar la discriminación.

Propuesta básica de ordenación

El modelo territorial se conforma por:

- La definición del sistema de asentamientos que conforman el ámbito. De sus componentes actuales y futuros.
- Las determinaciones para la ordenación y compatibilización de usos, tanto sobre los usos propiamente urbanos como de los usos en el medio rural.
- El esquema de articulación y cohesión territorial, constituido por: el sistema de movilidad y transportes, el sistema verde territorial, y los equipamientos destinados a prestar servicios públicos de carácter subregional a la ciudadanía.
- Las determinaciones para la protección y puesta en valor de los recursos ambientales, paisajísticos y culturales existente en el ámbito del Plan.
- Las propuestas para la prevención de riesgos naturales y tecnológicos, y las consiguientes restricciones de usos a los efectos de contribuir a mantener e incrementar la seguridad de las personas y de los bienes y de evitar la contaminación de los recursos superficiales y subterráneos.
- Los directrices y criterios para el desarrollo de los espacios y redes para el desarrollo sostenible del ámbito.

La propuesta básica de ordenación es analizada desde 4 apartados:

- El sistema de asentamientos.
- Los sistemas de cohesión y articulación territorial.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

- La protección y puesta en valor de los recursos ambientales, paisajísticos y culturales.
- Directrices y criterios para el desarrollo de los espacios y redes para el desarrollo sostenible.

Sistema de asentamientos

Lo componen los núcleos de población existentes en los distintos municipios del ámbito, configurados por los suelos clasificados por el planeamiento urbanístico general vigente como urbanos, así como por los clasificados como urbanizables que se encuentren en situación legal y real de ejecución.

Se incorporarán al sistema de asentamientos los suelos que alcancen la clasificación de suelo urbano, o de urbanizable cuando se encuentren en situación legal y real de ejecución, en desarrollo del planeamiento general vigente de cada municipio en cada momento.

Son determinaciones del Plan para el mantenimiento y ampliación del sistema de asentamientos:

- a) Priorizar la culminación de los desarrollos existentes y las actuaciones de rehabilitación y renovación urbana frente a las nuevas ocupaciones del territorio.
- b) Evitar la formación de nuevos núcleos de población mediante la localización de los nuevos desarrollos urbanos colindantes con los suelos urbanos o urbanizables existentes, ordenando la secuencia espacial y la secuencia temporal de los desarrollos urbanísticos para dotarlos de coherencia con las áreas urbanas ya existentes y con la estructura territorial supralocal.
- c) Coordinar la planificación de las infraestructuras de comunicación con la de los suelos de nueva transformación al objeto de favorecer el uso del transporte público y la movilidad no motorizada.
- d) Garantizar que el desarrollo de los suelos urbanizables se efectúe de manera acorde con la disponibilidad de las infraestructuras y dotaciones, en especial la disponibilidad de recursos hídricos y la viabilidad energética.
- e) Fomentar la implantación de modelos urbanos diversos y eficientes desde el punto de vista del consumo de recursos, de la generación de emisiones y de residuos, y del coste de mantenimiento de sus infraestructuras y servicios.
- f) Promover tejidos urbanos compactos frente a los dispersos, con la salvedad de la realidad territorial impuesta por los asentamientos residenciales irregulares existentes para los que se pueda habilitar su incorporación al proceso urbanizador.
- g) Favorecer la calidad de los tejidos urbanos, mediante la imbricación coherente de usos, actividades y tipologías urbanas,

que generen unas estructuras y paisajes urbanos engarzados en la ciudad mediterránea tradicional.

- h) Asegurar la conservación de los componentes rurales o naturales que delimitan los núcleos urbanos, procurarán que en el tratamiento de los bordes periurbanos se establezcan límites claros entre zonas urbanas y rurales, y garantizarán la preservación de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos, evitando los continuos urbanizados y la conurbación de municipios mediante corredores libres de edificación y de urbanización entre los distintos núcleos urbanos.
- i) Evitar o minimizar cualquier tipo de actuación conducente a la desestabilización de la línea de la costa para evitar agravar los efectos del cambio climático.

Se desarrollan, a continuación, los **ámbitos y usos estratégicos para la regeneración integral de la Costa del Sol Occidental**.

En relación con el Sistema de Asentamientos el Plan identifica, de un lado, un conjunto de ámbitos que considera idóneos para promover la regeneración integral de la unidad subregional de la Costa del Sol Occidental asociados al Bulevar Metropolitano de la A-7, arteria a la que se otorga la responsabilidad para impulsar nuevos protocolos de ordenación orientados a la refuncionalización del sector turístico, el equilibrio dotacional y la cohesión social. El objetivo principal de estas propuestas es contribuir a lograr una mejor vertebración de la ciudad lineal que se extiende a lo largo de 75 kilómetros de franja costera, aportando una red de "puntos fuertes" que actúen como elementos referenciales que coadyuven a revertir carencias y corregir disfuncionalidades actuales que debilitan el dinamismo económico de este territorio. Y de otro lado, vehicular sus potencialidades mediante la definición de una serie de usos de interés territorial que puedan asumir nuevas funciones estratégicas para relanzar la competitividad del ámbito.

Así, se identifican tres tipos de **Ámbitos Prioritarios** que, no obstante, presentan un objetivo común: singularizar la imagen del territorio a lo largo del trazado del "Bulevar Metropolitano" aprovechando el potencial cualificador que presenta la simbiosis entre movilidad y centralidad.

- Ámbitos prioritarios para la implantación de Equipamientos Metropolitanos de carácter referencial. Se localizan, bien en vacíos urbanos existentes en los centros urbanos litorales de mayor escala y significación (Holanducía, en Nueva Andalucía -Marbella-) en posiciones relevantes y significativas vinculadas a intercambiadores modales primarios.
- Ámbitos prioritarios para nuevas centralidades urbanas. Se localizan en determinados centros urbanos de la ciudad litoral, aprovechando ámbitos cuya renta de emplazamiento reclama impulsar procesos de renovación urbana que revertan la precariedad y obsolescencia

actual y permitan desarrollar las potencialidades aportadas por el nuevo sistema de transporte metropolitano previsto (La Bajadilla, en Marbella); se ha entendido idónea para promover la conformación de áreas de centralidad urbana donde materializar una oferta conjunta de equipamientos de rango ciudad, actividades terciario-comerciales, funciones generadoras de empleo de alta cualificación, alojamiento turístico, servicios recreativos y de ocio, además de una proporción de vivienda sometida a algún régimen de protección. Se trata, por tanto, de escenarios territoriales aptos para el desarrollo de actuaciones de nueva urbanización orientadas a la regeneración integral de los núcleos donde se implantan, en las que la apuesta por la competitividad urbana no esté reñida con el desarrollo de objetivos complementarios de cohesión territorial y social.

- Ámbitos prioritarios para el reequilibrio del espacio turístico. En este caso, el Plan apunta a localizaciones significativas para reequilibrar los sectores territoriales turísticos que se han conformado en los tramos litorales de intermediación entre los núcleos de población. En concreto, se han detectado 5 tramos; de los cuales se encuentra ubicado en el t. m. de Marbella el tramo Marbella Este-Cabopino, de 11 kilómetros de longitud. Se pretende crear en los tramos litorales centrales del ámbito (los expresivos de la evolución toponímica de esta subregión de "Costa del Sol a Costa del Golf") una secuencia de centroides turísticos distanciados entre sí, aproximadamente, unos 3-4 kilómetros, certificando la estrategia de aproximación de usos y funciones complementarias al monocultivo alojativo -mayoritariamente residencial- que caracteriza el territorio que gravita sobre el "Bulevar Metropolitano" de la A-7. Estos centroides se conciben como centros integrados de intercambio modal (transporte público más aparcamiento disuasorio), equipamientos de rango supralocal, servicios a la actividad turística y una oferta significativa de alojamiento específicamente turístico, articulados en torno a un espacio público significativo que actúe de "ágora" o punto de encuentro para la población que habita o usa estacionalmente la dispersión -sin forma reconocible- que caracteriza el entorno territorial donde se enclavan.

Respecto a los **usos y actividades estratégicas de interés territorial para contribuir a la diversificación funcional de la Costa del Sol Occidental**, se reconoce a los distintos agentes, públicos y privados, la capacidad de promover actuaciones no previstas específicamente por el Plan, o amparadas directamente por el marco normativo, para la ampliación del sistema de asentamientos, siempre y cuando se trate de acciones con gran capacidad de generar rentas y empleo, contribuyan a la viabilidad global de sistema verde territorial y se integren de manera óptima en la morfología del territorio y el paisaje. En especial, se consideran: parques tecnológicos y científicos, parques logísticos de escala regional, parques empresariales con servicios a las empresas, compartidos y/o con usos

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



mixtos orientados a la mejora de la competitividad, implantaciones de transformación para la cualificación de los sectores tradicionales, complejos para el fomento de actividades innovadoras, complejos deportivos asociados a marcas o entidades de alto prestigio, complejos turístico-terciarios de excelencia, clínicas y parques tecnológicos de la salud de referencia nacional e internacional, entre otros.

En lo que respecta a la **incorporación al sistema de asentamientos de las edificaciones y asentamientos urbanísticos en el Suelo No Urbanizable**, señala el POTCSO que podrán incorporarse a la ordenación urbanística municipal aquellas agrupaciones de edificaciones existentes en el suelo no urbanizable de cada término municipal que resulten compatibles con el modelo urbanístico y territorial del municipio; ya sea mediante la redacción, modificación o revisión (total o parcial) de su Plan General de Ordenación Urbanística, en el marco de lo establecido por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, del Decreto-ley 3/2019, de 24 de septiembre, de medidas urgentes para la adecuación ambiental y territorial de las edificaciones irregulares en la Comunidad Autónoma de Andalucía, y de las determinaciones que establezca el presente Plan.

A continuación, se establecen una serie de **objetivos y criterios territoriales relativos a la ordenación de los usos al interior del sistema de asentamientos**.

El Plan de Ordenación del Territorio se plantea en materia de ordenación de los usos urbanos los siguientes objetivos:

6. Adecuar el crecimiento a las necesidades socioeconómicas procurando reducir las demandas de movilidad urbana.
7. Fomento de un modelo de usos mixto: usos de actividades económicas y residenciales integrados espacialmente, evitando una indeseable especialización funcional por zonas y ámbitos urbanos.
8. Procurar la diversificación y cualificación de los suelos urbanos, y la implantación de equipamientos y dotaciones que mejoren la competitividad del territorio.
9. Propiciar un crecimiento ordenado de las actividades productivas y turísticas, y contribuir a su ordenación y diversificación.
10. Contribuir a la satisfacción de la demanda de vivienda protegida en el ámbito y a su distribución equilibrada en el territorio, teniendo en cuenta la singularidad de cada municipio, la proximidad a los centros de trabajo y a las infraestructuras de transporte y movilidad.

Estos objetivos se plasman en una serie de determinaciones para el planeamiento urbanístico municipal, tanto para la ordenación de los nuevos crecimientos como para la de la ciudad existente.

En las determinaciones generales para la ordenación de los nuevos crecimientos se establecen una serie de criterios a los que debe responder el planeamiento general municipal, tales como: la necesidad de adoptar

como referencia estructural las preexistencias morfológicas territoriales existentes, tratando de adaptarse a las mismas, reconociendo los recursos y elementos naturales y culturales significativos existentes, e integrándolos en la ordenación; la necesidad de analizar la impronta de los crecimientos en el paisaje y en especial su percepción desde los puntos y/o elementos de mayor frecuentación; la necesaria coherencia y continuidad del sistema viario y de los espacios libres entre municipios colindantes: o la preferencia de ubicación de equipamientos y dotaciones y, en general, a los usos de interés económico y social, en los suelos con mejores condiciones de accesibilidad.

A ellos se añaden criterios de sostenibilidad ambiental que deben ser tenidos en cuenta, relativos a la mejora en la gestión del ciclo del agua; a la gestión de los residuos urbanos con criterios de reducción, reutilización, reciclado y depósito en condiciones seguras; a la mejora de la calidad del aire mediante la reducción del tráfico motorizado; a la reducción de la contaminación acústica a través del control del tráfico, de las fuentes emisoras puntuales y de las condiciones de aislamiento acústico de la edificación; a la mejora de la eficiencia energética mediante una mayor adaptación de la edificación a las condiciones climáticas y mediante la reducción del uso del vehículo privado en las relaciones de movilidad del ámbito; o a la minimización de la contaminación lumínica, fomentando la eficiencia lumínica y energética del alumbrado público.

Finalmente, dentro del capítulo dedicado al sistema de asentamientos, se contiene un apartado dedicado a **la importancia del medio rural y de la actividad agraria para la sostenibilidad del sistema de asentamientos de la Costa del Sol Occidental**.

Los objetivos que se plantea el Plan para estos espacios son los siguientes:

- a) El reconocimiento de la existencia de espacios periurbanos con actividad agraria como zonas rurales con dificultades limitativas especiales, que necesitan de programas públicos para su mantenimiento.
- b) Reconocer la trascendencia y mantener la actividad agrícola por sus repercusiones económicas, medioambientales, sociales y paisajísticas.
- c) Establecer los condicionantes territoriales para la mejora de la funcionalidad del espacio agrario y facilitar la gestión orientada a la preservación de los valores y funciones agrícolas, ambientales, paisajísticas, y de conectividad ecológica.
- d) Establecer los condicionantes y criterios para la delimitación, ordenación y mejora del Hábitat Rural Diseminado.
- e) Promover los usos recreativos y favorecer su adecuada implantación territorial, con objeto de mejorarla calidad de vida de los ciudadanos del ámbito y contribuir al desarrollo turístico de este territorio. Junto a la protección de los caminos rurales existentes en

el ámbito, con la finalidad de asegurar su uso pacífico, seguro, libre y general, tanto para personas, como para animales y vehículos, para el cumplimiento de estos objetivos, dos son las acciones básicas propuestas.

De un lado, estableciendo, a modo de directriz, que el planeamiento general municipal identifique aquellos suelos de su término municipal de mayor capacidad agrológica, en los que aún se mantiene el uso agrícola, para los que debe establecer los condicionantes territoriales necesarios para facilitar la preservación de los valores y funciones agrícolas, ambientales y de conectividad ecológica; así como de los elementos y estructuras territoriales y patrimoniales que han forjado el paisaje rural.

Y de otro lado, la consideración de una serie de instalaciones turísticas-recreativas de interés territorial con capacidad de instalarse en el medio rural, tales como: Los equipamientos de uso público vinculados al medio natural, Complejos deportivos que requieran gran superficie de suelo, y asociados a marcas o entidades de alto prestigio, Y cualquiera otra, de naturaleza recreativo-turística, que resulte incluida en un Proyecto de Interés Autonómico, etc.

Sistemas de cohesión y articulación territorial

Los sistemas que cohesionan y articulan el territorio de la Costa del Sol Occidental son los siguientes:

a. El sistema de movilidad y transportes.

Para el desarrollo los objetivos, así como para la concreción de la propuestas, se realizará en el plazo de dos años un Plan de Transporte y Movilidad Sostenible de la Costa del Sol Occidental.

Asimismo, se integrará y armonizará en el Plan la planificación en materia de movilidad y transportes que desarrolle el Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad de Andalucía (PITMA 2021-2027), actualmente en tramitación.

El sistema de movilidad y transportes de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga se compone por las redes y nodos siguientes: la red viaria, la red ferroviaria, los nodos de transporte e intercambiadores, el sistema portuario (El Plan incorpora la propuesta de ampliación del puerto de La Bajadilla) y los bicisarriles de interés territorial.

b. El sistema verde territorial.

Comprende los terrenos de uso público que por su entidad o influencia son destinados por el Plan al esparcimiento, reposo, recreo y salubridad del conjunto del ámbito.

Constituyen el sistema verde territorial los siguientes espacios que se señalan o delimitan en el Propuesta Básica de Ordenación: el corredor

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
*****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



litoral, los caminos del agua, los senderos recreativos y los parques subregionales.

c. El sistema de equipamientos subregionales.

Constituido por aquellos equipamientos que el Plan que tienen un carácter singular o capacidad para acoger servicios de utilización por la población de más de un municipio.

La protección y puesta en valor de los recursos ambientales, paisajísticos y culturales

El sistema de protección territorial establecido por el presente Plan está formado por zonas y elementos seleccionados en razón a sus valores naturales y ecológicos reconocidos por la legislación sectorial. También, se protegen aquellas zonas que por su valor territorial estratégico para la protección del medio rural deban quedar excluidos del proceso de urbanización.

Respecto de las **zonas con valores ambientales y paisajísticos relevantes**, se diferencian las zonas de protección ambiental de carácter específico (espacios naturales protegidos, espacios protegidos de la Red Natura 2000, DPMT, DPH, vías pecuarias), las zonas con cautela ambiental por concentración de HIC de carácter prioritario no incluidos en la Red Natura 2000 (HIC-p07 Puerto del Acebuche), los paisajes serranos (Lomas del Puerto y Llanos de las Cabrillas), montes públicos, árboles y espacios fluviales singulares.

En cuanto a los **recursos culturales**, se consideran de interés territorial los espacios y elementos que contengan valores expresivos de la identidad de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga en relación con el patrimonio histórico y los usos tradicionales del medio rural, por ser manifestación de modos de ocupación y explotación del territorio del ámbito ya en desuso, o por contribuir al reconocimiento de hechos históricos de interés para el mismo (BIC, BCGPHA, Yacimientos Arqueológicos). Además, el Plan propone también que por el planeamiento urbanístico general se identifiquen y protejan los bienes inmuebles con valores expresivos de la identidad territorial de la Costa del Sol Occidental no inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz. En el t. m. de Marbella, relaciona: Altos hornos de la fundición La Concepción, Ingenio azucarero de San Pedro de Alcántara, Plaza de Toros de Nueva Andalucía, Las Terrazas de Las Lomas del Marbella Club, Jardín Botánico-Histórico El Ángel, Hotel Gran Meliá Don Pepe, Apartamentos Skol, Torre Real, Hotel Don Carlos, Hotel Los Monteros.

Por cuanto se refiere al **paisaje**, el POTCSO establece como medida un tratamiento específico del paisaje en los instrumentos de planeamiento urbanístico general, que deben recoger expresamente el derecho de los ciudadanos al uso y disfrute de los recursos paisajísticos del municipio.

Referente a la **prevención de riesgos**, el POTCSO establece una serie de pautas en función de las distintas tipologías:

- En relación con los riesgos naturales, se establecerá que los instrumentos de planeamiento general zonifiquen el término municipal en función del tipo y peligrosidad del riesgo, y que, en su caso, se establezcan los procedimientos de prevención a adoptar por las actuaciones urbanísticas según las características del medio físico sobre el que se implanten.
- Respecto a los riesgos hídricos, se propone que hasta tanto no se efectúen los estudios hidráulicos de detalle que permitan definir los límites de las zonas inundables que establece la legislación sectorial, los instrumentos de planeamiento general deben recoger las zonas cautelares sometidas a riesgo de inundación definidas en el Plan Territorial, así como los puntos de riesgos de inundación inventariados por la legislación sectorial competente. Y que el suelo incluido en dichas zonas cautelares afecto al suelo urbanizable que no se encuentre en situación legal y real de ejecución, o al suelo no urbanizable, tengan la consideración por el planeamiento urbanístico de sistema general de espacios libres o suelo no urbanizable de especial protección por la legislación específica, no admitiéndose ningún tipo de cerramientos que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas.
- En lo referido a la minimización de riesgos por incendios forestales, se propone que, en el contorno exterior de las zonas forestales arboladas, en una banda de al menos 100 metros, no esté permitida la localización de viviendas u otras edificaciones destinadas a uso público. También que la clasificación de suelo urbanizable colindante a las zonas forestales arboladas deba establecer una banda de al menos 100 metros en la que sólo se permita la calificación de espacios libres, y que las actuaciones urbanísticas establezcan en su diseño y ordenación las medidas destinadas a la prevención, lucha contra incendios y evacuación.
- En cuanto a los riesgos de erosión costera el Plan coordinará sus propuestas con lo que establezcan las "Estrategias de protección costera para las provincias de Cádiz, Málaga y Almería considerando los efectos del cambio climático".
- Respecto a los riesgos de contaminación de aguas subterráneas, se establecen medidas a los efectos de proteger el acuífero y las captaciones susceptibles de ser utilizadas para el abastecimiento humano, prohibiéndose cualquier actuación que pueda afectar a la calidad o cantidad de las aguas subterráneas, así como las que pudieran realizarse sin las suficientes garantías para la afección de los recursos hídricos de las zonas destinadas a captación de agua para consumo humano y sus perímetros de protección.

- Por último, señalar que también se establecen en el Plan directrices para proteger los aportes de áridos a la costa, y para evitar riesgos por deslizamientos y movimientos de masas.

Directrices y criterios para el desarrollo de los espacios y redes para el desarrollo sostenible

Son objetivos del Plan en relación con las infraestructuras básicas, la energía y los residuos sólidos los siguientes:

- a) Garantizar la capacidad de las infraestructuras generales a las áreas urbanas consolidadas y extender las redes para garantizar el suministro en cantidad y calidad en las áreas de crecimiento y transición en relación al modelo metropolitano propuesto, manteniendo como referente la calidad medioambiental y la eficiencia del sistema.
- b) Coadyuvar a conseguir el buen estado y la adecuada protección de las masas de agua, la satisfacción de las demandas de agua y el equilibrio y armonización del desarrollo general y sectorial del ámbito del Plan, y ello de acuerdo a las previsiones del ciclo de planificación hidrológica vigente en cada momento para la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas.
- c) Realizar las actuaciones en infraestructura y gestión del ciclo del agua, que garanticen el abastecimiento y saneamiento a partir de la limitada disponibilidad de recursos hídricos, desde la perspectiva del equilibrio ecológico y medioambiental, y la fragilidad del medio para la evacuación de residuos.
- d) Fomentar la ampliación y modernización de las infraestructuras existentes en materia energética desde el compromiso con el respeto medioambiental y la mayor eficiencia energética del conjunto.
- e) Priorizar la implantación y desarrollo de redes principales de gas natural en los municipios del ámbito, y potenciar las fuentes de energía de origen solar.
- f) Extender las redes de telecomunicaciones de nueva generación a todos los municipios.

4.3.- LA PLANIFICACIÓN Y NORMATIVA SECTORIAL. CONDICIONANTES A LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

4.3.1.- Plan especial de protección del medio físico de la provincia de Málaga. Disposición Adicional Séptima LISTA

El Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Málaga (en adelante, PEPMF), aprobado por Resolución del Consejero de Obras

Públicas y Transportes de 6 de marzo de 1987, es un Plan Especial que tiene como finalidad determinar o establecer las medidas necesarias en el orden urbanístico para asegurar la protección del medio físico natural de la provincia. En el Catálogo de Espacios y Bienes protegidos de la provincia se incluyen varios espacios con protección especial compatible pertenecientes al Término Municipal de Marbella.

Por Resolución de 14 de febrero de 2007, de la Dirección General de Urbanismo (publicada en BOJA n.º 69 de 9 de abril de 2007, pág. n.º 114), se ordena publicar la normativa del Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la provincia de Málaga, aprobado por Resolución de 6 de marzo de 1987, del Consejero de Obras Públicas y Transportes.

El PEPMF forma parte de los recursos que componen el Sistema del Patrimonio Territorial de Andalucía, según relaciona la norma III.c POTA.

Este Plan Especial quedó derogado, en su día, al entrar en vigor el Plan Subregional de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental (Decreto 142/2006, de 18 de julio). Sin embargo, recuperó su vigencia con motivo de la declaración de nulidad de dicho Plan Subregional, mediante Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 6/10/2015.

Por su parte, la Disposición Transitoria Séptima LISTA, en su apartado 3, establece que: "seguirán siendo de aplicación de forma supletoria las Normas Subsidiarias Provinciales y los Planes Especiales de Protección del Medio Físico **mientras no se produzca su desplazamiento por los instrumentos de ordenación territorial o urbanística**".

En consecuencia, se produce su desplazamiento por la entrada en vigor del PGOM, de conformidad con el Estudio Ambiental Estratégico que lo integra y que forma parte esencial del mismo, que ha realizado un estudio actualizado de los valores ambientales existentes en su ámbito territorial.

A título informativo, se señala que, según el texto publicado en el BOJA n.º 69, de 9 de Abril de 2007, el Catálogo de Espacios y Bienes protegidos de la provincia de Málaga del PEPMF incluye los siguientes espacios con protección especial compatible pertenecientes al Término Municipal de Marbella:

- Complejo Serrano de Interés Ambiental CS-26 "Lomas de Puerto y Las Cabrillas".
- Paisaje Agrario de Interés Singular, AG-8 "Huertas del Río Guadiza".
- Complejo Serrano de Interés Ambiental CS-2 "Sierra Blanca-Canucha-Alpujata".

Además, en el Catálogo se incluye el siguiente espacio con protección cautelar:

- 7. "Dunas de Artola".

Estos espacios del PEPMF han sido analizados de manera específica y pormenorizada en el EAE que acompaña al PGOM, estableciendo aquellos terrenos que deben ser objeto de preservación por los valores ambientales o paisajísticos detectados y que por tanto se categorizan como suelo rústico **preservado por ordenación urbanística**.

4.3.2.- Patrimonio natural y biodiversidad. Espacios naturales protegidos

La regulación en materia de espacios naturales se compone de las siguientes normas:

- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (en adelante, LPNB), que incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 79/409/CEE, relativa a la conservación de las aves silvestres, y la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales.
- Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres; cuyo objeto, a tenor de su artículo 1, es "contribuir a garantizar la biodiversidad en el territorio en que se aplica la Directiva 92/43/CEE, mediante la adopción de medidas para la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres en el territorio español".
- Por su parte, el Real Decreto 1193/1998, de 12 de junio, modifica el anterior, con el objeto de realizar una correcta transposición de la Directiva 92/43/CEE al ordenamiento jurídico español, así como la correspondiente a Directiva 97/62/CE.
- A nivel autonómico, La Ley 2/1989 de 18 de Julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección.

De acuerdo con el art. 1 LPNB, "esta Ley establece el régimen jurídico básico de la conservación, uso sostenible, mejora y restauración del patrimonio natural y de la biodiversidad, como parte del deber de conservar y del derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, establecido en el artículo 45.2 de la Constitución".

A nivel autonómico, La Ley 2/1989 de 18 de Julio, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección (en adelante, LENPA), tiene como finalidad, a tenor de su art. 1:

"1. Aprobar el inventario de espacios naturales objeto de protección especial, previsto en la disposición transitoria segunda de la Ley de Creación de la Agencia de Medio Ambiente, el establecimiento de medidas adicionales de

protección, así como de gestión y desarrollo socio-económico que sean compatibles con aquéllas.

2. Ordenar adecuadamente la gestión de los recursos naturales de Andalucía y, en especial, de los espacios naturales a proteger, a cuyo fin la Administración Autónoma elaborará los planes de ordenación de los recursos naturales establecidos en la legislación básica del Estado.

Tal como se recoge en su exposición de motivos, "con la presente Ley se dota de la necesaria protección, a los distintos espacios naturales de nuestra Comunidad Autónoma, completada con lo que al efecto dispongan los planes especiales de protección del medio físico u otras figuras de planeamiento".

La LPNB agrupa los espacios protegidos en tres grandes grupos, atendiendo a sus respectivos marcos jurídicos de origen:

- Espacios Naturales Protegidos.
- Espacios Protegidos Red Natura 2000.
- Áreas protegidas por instrumentos internacionales.

Espacios Naturales Protegidos

El art. 30 LPNB, en función de los bienes y valores a proteger, y de los objetivos de gestión a cumplir, determina que los espacios naturales protegidos, ya sean terrestres o marinos, se clasificarán, al menos, en alguna de las siguientes categorías:

- Parques,
- Reservas Naturales,
- Áreas Marinas Protegidas,
- Monumentos Naturales, y
- Paisajes Protegidos;

Correspondiendo, por su parte, a las Comunidades Autónomas la declaración y la determinación de la fórmula de gestión de los espacios naturales protegidos en su ámbito territorial, según art. 37 LPNB.

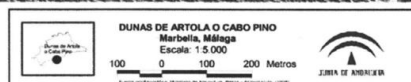
A las anteriores categorías, la LENPA, en su artículo 2, añade las siguientes:

- Parajes Naturales,
- Parques Periurbanos,
- Reservas Naturales Concertadas, y
- Zonas de Importancia Comunitaria.

Por otra parte, en el Decreto 250/2003, de 9 de septiembre, de la Consejería de Medio Ambiente (BOJA n.º 188, de fecha 30/09/2003) se declaran determinados Monumentos Naturales de Andalucía, al amparo de lo

establecido en la extinta Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, y en el Decreto 225/1999, de 9 de noviembre, de Regulación y Desarrollo de la figura de Monumento Natural de Andalucía.

En este Decreto se declara, entre otros, el **Monumento Natural de las Dunas de Artola o Cabopino**, de carácter geológico, con una superficie de 192.715 m, así como su inclusión en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA), estableciéndose el régimen de protección, uso y gestión y su ámbito territorial.



En el Anexo II del mismo, se describe el Monumento según se transcribe a continuación:

"Sistemas de dunas fósiles y móviles que conforman un enclave natural en un entorno profundamente transformado como es la costa marbellí, tanto por las actividades turísticas como por el desarrollo de los núcleos urbanísticos. En las primeras, la vegetación que aparece está compuesta principalmente por varias especies de pinos y matorral mediterráneo; mientras que las segundas forman una barrera paralela a la costa con presencia de vegetación psammófila. Además el Espacio alberga un elemento de arquitectura militar y defensiva, Torre de los Ladrones, declarada Bien de Interés Cultural".

Según el Decreto, las actividades no compatibles en este ámbito son, entre otras, las siguientes:

- La extracción de arena o cualquier otro tipo de movimiento de tierras.

- El aprovechamiento forestal, urbanístico o turístico de cualquier naturaleza, salvo en lo relacionado con la puesta en valor del espacio siempre que no suponga menoscabo para el medio natural o cultural.
- La construcción o instalación de infraestructuras estables o temporales.
- El tránsito de vehículos a motor fuera de los accesos autorizados a tal efecto.
- La fijación de las dunas mediante cualquier tipo de actuación.

Finalmente, según prescribe el art. 3 de la LENPA, para los espacios declarados reserva natural y monumento natural "se delimita una zona de protección exterior, continua y periférica, con la finalidad de prevenir y, en su caso, corregir cuantos impactos repercutan negativamente en aquéllos, así como promover los usos del suelo compatibles con su conservación. A tal objeto, las distintas Administraciones Públicas y organismos sectoriales competentes adecuarán su actuación al fin de protección pretendido". Similar protección establece el art. 38 LPNB, al prescribir que "en las declaraciones de los espacios naturales protegidos podrán establecerse zonas periféricas de protección destinadas a evitar impactos ecológicos o paisajísticos procedentes del exterior".

Por su parte, el art. 15.1 LENPA establece que: "Los terrenos de las reservas naturales y parajes naturales quedan clasificados a todos los efectos como suelo no urbanizable objeto de protección especial".

El Monumento Natural Dunas de Artola se grafía en el Plano I.4.1 (Afecciones I), con base en la información que contiene el Decreto de declaración antes referido.

Espacios protegidos Red Natura 2000

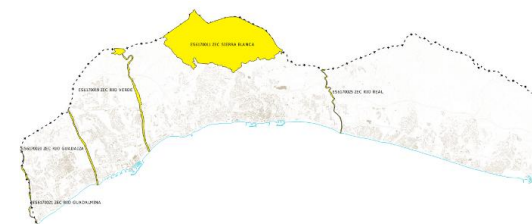
Siguiendo las prescripciones del art. 42 LPNB: "la Red Ecológica Europea Natura 2000 es una red ecológica coherente compuesta por los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), hasta su transformación en Zonas Especiales de Conservación (ZEC) y las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) (...). Los LIC, las ZEC y las ZEPA tendrán la consideración de espacios protegidos, con la denominación de espacio protegido Red Natura 2000".

La LPNB, en su artículo 46.1, dispone que "respecto de las ZEC y las ZEPA, las comunidades autónomas fijarán las medidas de conservación necesarias, que respondan a las exigencias ecológicas de los tipos de hábitats naturales y de las especies presentes en tales áreas", que en todo caso implicarán, "adecuados planes o instrumentos de gestión (...), que incluyan, al menos, los objetivos de conservación del lugar y las medidas apropiadas para mantener los espacios en un estado de conservación favorable".

Como se ha indicado anteriormente, a su vez, la LENPA reconoce la categoría de Zona de Importancia Comunitaria, que incluiría entre otras, las Zonas Especiales de Conservación. Según lo recogido en el artículo 2.1.d) de la citada Ley, en el Decreto de declaración se establecerán, de acuerdo con las exigencias y objetivos comunitarios, las medidas de conservación adecuadas para evitar el deterioro de los hábitats naturales, pudiendo establecerse estas mediante planes de ordenación y gestión específicos.

La lista de los Lugares de Interés Comunitario de la Región Biogeográfica Mediterránea fue aprobada por Decisión de la Comisión de las Comunidades Europeas de 19 de julio de 2006, publicándose en el Diario Oficial de la Unión Europea de 21 de septiembre de 2006. Esta lista incluye en el Término Municipal de Marbella una serie de espacios, que posteriormente han sido declarados mediante Decreto Zonas de Especial Conservación:

• ZEC "Río Verde"	cód. ES6170019	(BOJA 17/03/2015)
• ZEC "Río Guadaiza"	cód. ES6170021	(BOJA 17/03/2015)
• ZEC "Río Guadalmina"	cód. ES6170020	(BOJA 17/03/2015)
• ZEC "Río Real"	cód. ES6170025	(BOJA 17/03/2015)
• ZEC "Sierra Blanca"	cód. ES6170011	(BOJA 08/05/2015)



Mediante Decreto 4/2015, de 13 de enero, se declaran entre otras, las Zonas Especiales de Conservación de la Red Ecológica Europea Natura 2000 Río Real (ES6170025), Río Verde (ES6170019), Río Guadaiza (ES6170020) y Río Guadalmina (ES6170021), (BOJA 17/03/2015, nº 52); y mediante Decreto 110/2015, de 17 de marzo, se declara, entre otras, la Zona Especial de Conservación Sierra Blanca (ES6170011), (BOJA 08/05/2015, nº 87).

En el art. 3 (relativo al régimen de protección y gestión y medidas de conservación) del Decreto de declaración de las ZEC se establece, sobre la base de lo establecido en el artículo 45 LPNB y en el artículo 21 d) LENPA, y teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 41.3 LPNB, el régimen de protección y gestión y medidas de conservación de las ZEC estará

constituido por: a) Los planes de gestión, b) Las estrategias de conservación y los planes de manejo, recuperación, conservación o equivalentes aprobados por la Consejería competente en materia de medio ambiente o la administración ambiental del Estado, que regulen actuaciones de conservación para aquellas especies amenazadas o tipos de hábitat o ecosistemas presentes en estas ZEC, c) cualesquiera otras medidas de conservación, de las previstas en el art. 45 LPNB, que se refieran a las ZEC objeto del presente Decreto, o a los hábitats o especies que determinan su declaración.

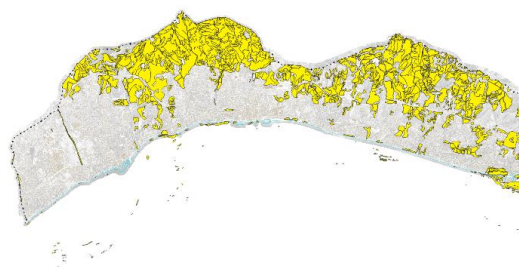
En este sentido, se han aprobado los Planes de Gestión de las ZEC Río Real (ES6170025), Río Verde (ES6170019), Río Guadaiza (ES6170020) y Río Guadalmina (ES6170021) mediante Orden de 18 de marzo de 2015 (BOJA 26/03/2015, nº 59), y de la ZEC Sierra Blanca (ES6170011), mediante Orden de 11 de mayo de 2015, (BOJA 02/06/2015, nº 104).

Los Planes establecen las prioridades de conservación así como los objetivos, criterios y medidas para garantizar el mantenimiento o, en su caso, el restablecimiento de un grado de conservación favorable de hábitats naturales de interés comunitario y de los hábitats y poblaciones de las especies de interés comunitario, por los que se han declarado ZEC estos espacios.

Como objetivos y medidas que puedan afectar al planeamiento urbanístico, en los Planes de Gestión de las ZEC Río Real, Río Verde, Río Guadaiza y Río Guadalmina se indica que *"el régimen jurídico de las ZEC objeto del presente Plan, así como los objetivos, criterios y medidas de conservación que se fijan en él, deberán ser tenidos en cuenta en los planes de ordenación territorial, en la planificación hidrológica y en el planeamiento urbanístico"*.

Finalmente, en el Anexo I de la LPNB se incluye una relación de *"Tipos de hábitats naturales de interés comunitario cuya conservación requiere la designación de Zonas de Especial Conservación"*.

En relación con la protección de Espacios Naturales, durante la fase de actos preparatorios de la redacción del Plan General, se realizó la oportuna consulta (artículo 76 LISTA) a la Administración competente, obrando en el expediente administrativo contestación de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible (Delegación Territorial en Málaga), de fecha 06/04/2020, que remite a la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM) como herramienta permanente de información a disposición de todos los agentes implicados en la producción y aprovechamiento de la información ambiental.



En el Plano I.41 (Afecciones I) se ha procedido a la delimitación de estos espacios de conformidad a la información extraída del portal de descargas de la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM).

En relación con los Hábitats de Interés Comunitario (HICs), El Documento de Alcance del EAE indica varias cuestiones:

En primer lugar, señala que *"existen limitaciones legales que obligan a la conservación de los hábitats de interés comunitario en su distribución presente; el artículo 46.3 LPNB establece que los órganos competentes, en el marco de los procedimientos previstos en la legislación de evaluación ambiental, habrán de adoptar las medidas precisas para evitar el deterioro, la contaminación y la fragmentación de los hábitats y las perturbaciones que afecten a las especies fuera de la Red Natura 2000, en la medida en que estos fenómenos tengan un efecto significativo sobre el estado de conservación de dichos hábitats y especies"*.

En segundo lugar, refiere que se debe tener en cuenta todo el fundamento normativo que protege a los hábitats, en el que queda reflejado que se debe garantizar la permanencia de su superficie. Y, en este sentido, adjunta un anexo sobre los fundamentos jurídicos de protección de los Hábitats de Interés Comunitario (que cita los arts. 46 y 54 LPNB así como los principios de actuación contenidos en el art. 4 de la Ley 8/2003, de 28 de octubre, de la flora y fauna silvestres).

Por último, concluye que:

"deberá respetarse la distribución de los hábitats de interés comunitario en el ámbito. En caso de imposibilidad de realización de la misma sin producir afección a dichos hábitats, se procurará mantener la mayor superficie posible en sus distribuciones actuales y el resto será necesario compensarla en otras zonas dentro del ámbito del plan parcial o del término municipal, siempre en terrenos cuyas características ecológicas sean lo más parecidas posibles al original y sin que se produzca la fragmentación del hábitat que se va a compensar."

Para la aprobación del Plan, en cuanto a la superficie de los hábitats, en ningún caso resultará inferior a las superficies actuales. Si se produjera la compensación en otras zonas, las superficies donde se instaure deberá ser sustancialmente mayor, teniendo en cuenta las pérdidas que previsiblemente se producirán al estar desplazados de sus áreas de distribución originales. La compensación deberá realizarse manteniendo la misma proporción de abundancia que existía en el ámbito de la actuación, debiendo garantizarse que estén suficientemente representados cada uno de los elementos que componen dichos hábitats."

Áreas protegidas por instrumentos internacionales

Según prescribe el art. 50 LPNB, "tendrán la consideración de áreas protegidas por instrumentos internacionales todos aquellos espacios naturales que sean formalmente designados de conformidad con lo dispuesto en los Convenios y Acuerdos internacionales de los que sea parte España y, en particular, los siguientes:

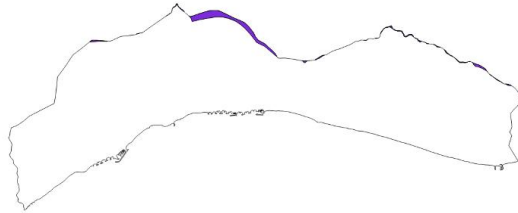
- Los humedales de Importancia Internacional, del Convenio relativo a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas.
- Los sitios naturales de la Lista del Patrimonio Mundial, de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural.
- Las áreas protegidas, del Convenio para la protección del medio ambiente marino del Atlántico del nordeste (OSPAR).
- Las Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM), del Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo.
- Los Geoparques, declarados por la UNESCO.
- Las Reservas de la Biosfera, declaradas por la UNESCO.
- Las Reservas biogenéticas del Consejo de Europa".

De conformidad con el art. 50.3: el régimen de protección de estas áreas será el establecido en los correspondientes convenios y acuerdos internacionales, sin perjuicio de la vigencia de regímenes de protección, ordenación y gestión específicos cuyo ámbito territorial coincida total o parcialmente con dichas áreas, siempre que se adecúen a lo previsto en dichos instrumentos internacionales.

Las Reservas de la Biosfera son zonas de ecosistemas terrestres o costeros/marinos, o una combinación de los mismos, que a petición del Estado interesado, son reconocidas como tales en un plano internacional, en el marco del Programa MaB (Hombre y Biosfera) de la UNESCO.

Según información obtenida en el portal de descargas de la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM) con fecha 14/01/2022, en el Término Municipal de Marbella hay dos espacios, declarados por la UNESCO como Reserva de la Biosfera:

- Reserva de la Biosfera Sierra de las Nieves y su entorno.
- Reserva de la Biosfera Intercontinental del Mediterráneo.



Sin embargo, habría que señalar que la Declaración de Reserva de la Biosfera se obtiene el 15 de junio de 1995, sobre una extensión de 93.930 has, que incluye al Parque Natural (que se desarrolla sobre los municipios de Istán, Monda, Parauta, Ronda, Tolox, Yunquera y El Burgo) y a su entorno. Este entorno incluye, al margen de los municipios ya citados, a los municipios de: Alozaina, Casarabonela, Guaro y Ojén.

Según la delimitación cartográfica disponible en la REDIAM de la Reserva de la Biosfera Intercontinental del Mediterráneo, así como de la Reserva de la Biosfera de la Sierra de las Nieves, ciertas porciones de ambas recaen sobre el TM de Marbella. Si bien, hay que indicar que esto se debe a que ambas delimitaciones se basan en un límite intermunicipal entre Ojén y Marbella obsoleto y que no se corresponde con el límite oficial actual.

Por otra parte, habría que indicar que recientemente se ha declarado el Parque Nacional Sierra de Las Nieves (Ley 9/2021, de 1 de julio, de declaración del Parque Nacional de la Sierra de las Nieves). La declaración define los límites del propio Parque Nacional y de su zona periférica de protección.

En el ANEXO II de la declaración, en relación a los límites de zona periférica de protección indica: "Para la definición de los límites de la zona periférica de protección del Parque Nacional de la Sierra de las Nieves en aquellos tramos donde coincide con límites intermunicipales se han tomado de referencia los límites inscritos en el Registro Central de Cartografía del Instituto Geográfico Nacional (a fecha de junio 2019)". Siendo este el caso del límite de la zona periférica de protección que se da entre Ojén y Marbella, de forma que el municipio de Ojén queda incluido en su totalidad en esta zona periférica de protección y el de Marbella excluido.

Reserva ecológica Dunas de Marbella

Ley 8/2003, de 28 de octubre, de la Flora y la Fauna Silvestres, tiene como objeto la ordenación de la protección, conservación y recuperación de la flora y la fauna silvestres y sus hábitat, así como la regulación y fomento de la caza y la pesca para la consecución de fines de carácter social, económico, científico, cultural y deportivo.

Y, en su artículo 32, regula la figura de la Reserva Ecológica, disponiendo lo siguiente: "1. La Consejería competente en materia de medio ambiente fomentará la constitución de reservas ecológicas en terrenos o masas de agua en los que, con la finalidad principal de la conservación y desarrollo de las especies silvestres, se realice un aprovechamiento compatible de carácter educativo, cultural, científico o de ocio, con o sin ánimo de lucro (...).".

Mediante Resolución de fecha 14/09/2015 de la Delegación Territorial de la Consejería de Medio Ambiente en Málaga por la que, al amparo de lo establecido en el art. 32 de la Ley 8/2003 de la Flora y Fauna Silvestres de Andalucía, se constituye la **Reserva Ecológica "Dunas de Marbella"**.

Según la Resolución referida, este espacio se compone de 8 tramos dunares que han quedado como vestigios del complejo dunar inicial existente a lo largo de la costa oriental de Marbella, con una superficie total de 222.303,68 m². Los límites legales de la Reserva Ecológica son los siguientes:

Duna de Río Real:

- Límite norte: calle Ignacio Coca,
- Límite este: parcela privada,
- Límite oeste: zona de dominio público hidráulico de Río Real.
- Límite sur: playa del Realejo o del Río Real y mar mediterráneo.

Duna de La Adelfa:

- Límite norte: urbanización Los Monteros, límite superior del DPMT.
- Límite este: dominio Público Hidráulico del Arroyo Realejo.
- Límite oeste: parcela de "la arboleda".
- Límite sur: playa de Bahía de Marbella y mar mediterráneo.

Duna del Alicante:

- Límite norte: urbanización Los Monteros.
- Límite este: arroyo Alicante y límite de concesión de Restaurante Los Cano.
- Límite oeste: zona de Dominio Público Hidráulico de Arroyo Siete Revueltas.
- Límite sur: playa del Alicante y mar mediterráneo.

Duna del Barronal:

- Límite norte: urbanización de Las Chapas.
- Límite este: terreno público del Ayuntamiento y Zona de servidumbre de Costas.
- Límite oeste: urb. Playas Andaluzas y Restaurante Las Flores.
- Límite sur: playa Alicante y mar mediterráneo.

Duna del Arenal:

- Límite norte: urbanización Playas Andaluzas.
- Límite este: límite de la Zona de Tránsito y Restaurante concesión Bono Beach.
- Límite oeste: límite concesión de Restaurante El Arenal.
- Límite sur: playa del Alicante y mar mediterráneo.

Duna del Real de Zaragoza:

- Límite norte: varias parcelas de diferentes titularidades, destacando por su extensión la ciudad de vacaciones – Residencia Tiempo Libre.
- Límite este: zona de Dominio Público Hidráulico del Arroyo Real de Zaragoza.
- Límite oeste: zona de Dominio Público Hidráulico del Arroyo Sequillo.
- Límite sur: playa Sindical o del Real de Zaragoza y mar mediterráneo.

Duna de La Vibora:

- Límite norte: urbanizaciones "Los Chopitos" y "Los Ángeles".
- Límite este: zona de Dominio Público Hidráulico del Arroyo Los Ángeles.
- Límite oeste: límite concesión del Restaurante "El Laurel".
- Límite sur: playa de la Vibora y mar mediterráneo.

Duna de Las Golondrinas:

- Límite norte: zona de tránsito del DPMT y cerramiento de urbanización Jardines de Las Golondrinas.
- Límite este: límite concesión Restaurante "Los Tony's" y Avenida Navieros.
- Límite oeste: avenida Jardines de las Golondrinas y zona de aparcamientos.
- Límite sur: playa de Las Chapas y mar mediterráneo.

La responsabilidad de la gestión y administración de la Reserva Ecológica recae en el Excmo. Ayuntamiento de Marbella, que deberá desarrollar tales funciones con pleno sometimiento a los principios establecidos en la Ley 8/2003, de 28 de octubre, de la Flora y Fauna Silvestres, a lo establecido en el resto de normativa legal aplicable, así como a lo dispuesto en el Plan Técnico aprobado al efecto y a las directrices que, en su caso, dicte la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

La Resolución de fecha 14/09/2015 de la Delegación Territorial de la Consejería de Medio Ambiente en Málaga contiene la descripción de la Reserva Ecológica en los términos anteriormente descritos, mediante el señalamiento de sus límites Norte, Sur, Este y Oeste. El grafiado de la Reserva Ecológica se realiza, con base en la información trasladada por la Delegación de Medio Ambiente, en el plano I.4.1 (Afecciones I).

4.3.3.- Vías pecuarias

La regulación en materia de vías pecuarias se compone de las siguientes normas:

- Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias (en adelante, LVP),
- Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía (en adelante, RVPA).
- Las modificaciones operadas por la Ley 17/1999, de 28 de diciembre, por la que se aprueban medidas fiscales y administrativas; y por el Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo;
- La Ley 5/2010, de 11 de junio, de autonomía local de Andalucía, y
- La Disposición Adicional Cuarta LISTA.

Es objeto de la LVP, conforme a lo dispuesto en el artículo 149.123.º CE, el establecimiento de la normativa básica aplicable a las vías pecuarias, definidas en su art. 1.2 como *"rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero"*. En cuanto a su naturaleza jurídica, según el art. 2, se trata de: *"bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas y, en consecuencia, inalienables, imprescriptibles e inembargables"*.

El resto de la normativa estatal básica regula cuestiones como: fines de las vías pecuarias, tipos (cañada, cordel y vereda), conservación y defensa, creación, clasificación, deslinde, amojonamiento, desafectación, modificaciones de trazado, usos compatibles, etc.

El RVPA tiene por objeto, según su art. 1: *"establecer los mecanismos de creación, delimitación, gestión y protección administrativa de las vías pecuarias, definir el ejercicio de los usos compatibles y complementarios con ellas y articular los derechos y obligaciones de aplicación en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía"*, especificando, en definitiva, las previsiones generales de la Ley estatal.

En lo que respecta la clasificación del suelo, debe considerarse lo establecido en la Disposición final cuarta del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, que modifica el art. 39 RVPA, quedando redactado del siguiente modo: "1. Las vías pecuarias, por las características intrínsecas que les

reconoce la Ley de Vías Pecuarias y el presente Reglamento, podrán clasificarse por el planeamiento urbanístico como suelo no urbanizable de especial protección o integrarse en el sistema general de espacios libres del municipio con la clasificación que corresponda, (...). En este último caso, la superficie ocupada por la vía pecuaria no computará a efectos del cálculo del estándar de espacios libres previsto en el artículo 10 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía".

Por otra parte, el art. 4 RVPA establece los fines que, con carácter general, deben presidir la actuación de la Comunidad Autónoma en materia de vías pecuarias. En concreto, se refiere la norma a fomentar, entre otros fines ambientales: la biodiversidad, el intercambio genético de especies faunísticas y florísticas, la movilidad territorial de la vida salvaje, la mejora y diversificación del paisaje rural, además del uso público y las actividades compatibles y complementarias.

Estos fines generales se concretan, a continuación, en el Título II del RVPA (arts. 55 ss.), que desarrolla los fines ambientales de los usos compatibles (art. 55) y complementarios (art. 58).

Por su parte, el art. 9.9 Ley 5/2010, de 11 de junio, de autonomía local de Andalucía (en adelante, LAULA), establece que los Municipios tienen competencias propias en materia de: *"Deslinde, ampliación, señalización, mantenimiento, regulación de uso, vigilancia, disciplina y recuperación que garantice el uso o servicio público de los caminos, vías pecuarias o vías verdes que discurran por el suelo urbanizable del término municipal, conforme a la normativa que le sea de aplicación"*.

Durante la fase de actos preparatorios de la redacción del Plan General, se realizó la oportuna consulta (artículo 76 LISTA) a la Administración competente en materia de vías pecuarias, obrando en el expediente administrativo contestación vía email de fecha 06/02/2020 por parte del Departamento de Vías Pecuarias de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Además, Como parte integrante del Documento de Alcance del Estudio Ambiental, obra Informe del Departamento de Vías Pecuarias, de fecha 27/01/2021, sobre las vías pecuarias que discurren por el término municipal.

De lo anterior se extrae la siguiente información:

Clasificación:

La clasificación de las vías pecuarias del término municipal de Marbella aprobada por Orden Ministerial de 19 de julio de 1962 y publicada en el BOE de 28 de julio de 1962 clasifica la vía pecuaria denominada "Cordel de Benahavís a Ojén" y la "Vereda de Puente de Ronda", con una anchura de 37,61 y 20,89 metros, que queda con 37,50 y 20 metros, respectivamente, según los artículos 4 LVP y 570 CC.

La Orden de 21 de abril de 1964, publicada en el BOE de 12 de mayo de 1964 modifica la clasificación, considerando el Cordel de Benahavís a Ojén

como excesivo, reduciéndose su anchura a 15 metros y debiendo enajenarse el sobrante.

1. Cordel de Benhavis a Ojén (29069001).
2. Vereda del Puente de Ronda (29069002).

CORDEL DE BENAHAVIS A OJÉN.-

Inicio su recorrido por el término de Marbella, procedente del vecino término de Benahavís y, seguidamente después de cruzar el Río Guadaiza, tomando como eje de su recorrido el camino de la Fábrica de arriba, cruza los arroyos de Follarán o Benavola de Abajo; y seguidamente el denominado Regajo de los Rincones. Por su izquierda se encuentra la vía pecuaria "Vereda del Puente de Ronda" y el cementerio, y a su derecha el edificio de la llamada Fábrica de Abajo, cruza la acequia del Río Verde y este mismo río a continuación, anotándose a su derecha el Camino de la Fábrica y a su izquierda el camino de Los Manchones. Cruza después el camino de la Cruz y después el Arroyo de Nágüeles y más tarde el llamado de Las Piedras, encontrándose por su izquierda los caminos de Manchones y de Istán, que se unen metros antes de llegar al Cordel que se describe, cruza el camino de Camoján y el arroyo de Calaña, después el FF. CC. de La Mina, se anota un pequeño camino que conduce a la carretera general, después el Acueducto y, más tarde, el Arroyo de Las Represas; atraviesa la Carretera de Coin a Marbella, el camino viejo a Ojén, el Arroyo Primero, deja a su derecha el camino de Téjar, cruza el Arroyo Segundo, el Camino de los Pescadores, el Arroyo del Tejar y el Camino de Los Molinos y, al llegar al Río Real, lo cruza y, tomando como eje de su recorrido el Camino de Montenegro, el que sigue después por la derecha de la vía pecuaria, la cual cambia su dirección hacia el N. discurrendo entre tierras de labor hasta llegar al Cerro del Granizo, anotándose a su derecha el lagar del Granizo y a su izquierda la Fuente del Fraile, penetrando después su recorrido en la vecina localidad de Ojén.

La anchura de esta vía pecuaria es de 37,61 metros, que se considera necesaria en toda la longitud, aproximadamente de unos 15 kms. Su orientación es de O. a E.

VEREDA DEL PUENTE DE RONDA.-

Inicio su recorrido en el Cordel descrito anteriormente, pero antes de llegar al edificio denominado Fábrica de Abajo, dejando a su derecha el Cementerio y tomando como eje de su recorrido el Camino de Ronda, cruza el camino de la Fábrica de Arriba, para pasar por el Puente de Ronda y continúa por entre tierras de cultivos hasta llegar al Camino de Istán o San Isidro, que se convierte en eje de su recorrido, continuando por su izquierda el de Ronda y penetrando en el vecino término de Istán.

La anchura legal de esta vía pecuaria es de 20,89 metros, que se considera necesaria en todo su recorrido de una longitud aproximada de unos 3 kilómetros. Su dirección es de S. a N.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Deslinde:

Un tramo del **Cordel de Benahavís a Ojén** se encuentra deslindado desde Río Verde a Río Real, cuya aprobación fue por "Resolución de la Dirección General de Ganadería, de fecha 22 de abril de 1971, por la que se aprueba el deslinde, amojonamiento y parcelación de vía pecuaria existente en el término municipal de Marbella", y publicada en el BOP de 4 de mayo de 1971.

Esta vía pecuaria tiene otro deslinde parcial, correspondiente al tramo que discurre por el sector URP-RR-5, por "Resolución de 9 de julio de 2009, de la Dirección General de Sostenibilidad en la red de Espacios Naturales, por la que se aprueba el deslinde de la vía pecuaria denominada "Cordel de Benahavís a Ojén" VP@886/07, publicada en BOJA N.º 156, de fecha 12/08/2009.

La Vereda del Puente de Ronda también presenta un deslinde parcial a excepción del suelo urbano, por "Resolución de 28 de diciembre de 2007, de la Secretaría General Técnica, por la que se aprueba el deslinde de la vía pecuaria denominada Vereda del Puente de Ronda en su totalidad, en el término municipal de Marbella, a excepción del suelo urbano, en la provincia de Málaga" VP@1730/05, publicada en BOJA N.º 20, de fecha 29/01/2008.

El resto del trazado estimado, lo serán en precario y podrán sufrir alguna variación en el procedimiento del deslinde en el que quedarán definidos sus límites de conformidad con lo establecido en el acto de clasificación, según el art. 8.1 LVP.

Desafectación:

La vía pecuaria Cordel de Benahavís a Ojén tiene una desafectación parcial aprobada por "Resolución de 28 de noviembre de 2019, de la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos, por la que se aprueba el procedimiento administrativo de desafectación parcial de la vía pecuaria a su paso por las parcelas con referencia catastral que se citan, en el término municipal de Marbella, provincia de Málaga VP@1755/2018, publicada en el BOJA n.º 237, de fecha 11/12/2019.

Influencia de la disposición adicional cuarta Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA).

De conformidad con la Disp. Ad. 4.ª LISTA, en sus apartados 1 y 2:

"1. Se entenderá que han sido objeto de desafectación implícita los tramos de vías pecuarias que hubieran adquirido las características del suelo urbano definidas en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, a la fecha de entrada en vigor de la misma y que hayan sido clasificados como urbanos por el planeamiento general vigente, quedando exceptuados del régimen previsto en la sección 2.ª del capítulo IV del título I del Reglamento de Vías

Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía aprobado por Decreto 155/1998, de 21 de julio.

2. La previa clasificación de la vía no impide la desafectación implícita regulada en el apartado anterior, que conllevará la desclasificación automática de los tramos afectados."

En el plano I.4.1 (Afecciones I) se ha procedido a graficar las vías pecuarias que discurren por el término municipal, distinguiendo los tramos deslindados y los tramos no deslindados (o con deslinde desconocido).

4.3.4.- Patrimonio histórico-cultural

El marco jurídico sectorial en materia de patrimonio histórico se conforma de las siguientes normas:

- La Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español (en adelante, LPHE).
- La Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía (en adelante, LPHA).
- El Decreto 19/1995, de 7 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico de Andalucía; y el Decreto 379/2009, de 1 de diciembre, por el que se modifican el Decreto 4/1993, de 26 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Organización Administrativa del Patrimonio Histórico de Andalucía y el Decreto 168/2003, de 17 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas. Ambos, de aplicación supletoria a la LPHA en la medida en que no se opongan a lo establecido en ella (según Disp. Derogatoria Única LPHA).

La Ley Estatal tiene por objeto, según su art. 1, *"la protección, acrecentamiento y transmisión a las generaciones futuras del Patrimonio Histórico Español, que se integra por los inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico. También forman parte del mismo el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques, que tengan valor artístico, histórico o antropológico. Asimismo, forman parte del Patrimonio Histórico Español los bienes que integren el Patrimonio Cultural Inmaterial, de conformidad con lo que establezca su legislación especial".*

Según el art. 2 LPHA, el Patrimonio Histórico Andaluz se compone de todos los bienes de la cultura, materiales e inmateriales, en cuanto se encuentren en Andalucía y revelen un interés artístico, histórico, arqueológico, etnológico, documental, bibliográfico, científico o industrial para la Comunidad Autónoma, incluidas las particularidades lingüísticas.

Corresponde a los Municipios, según el art. 4.2, la misión de colaborar activamente en la protección y conservación de los bienes integrantes del

Patrimonio Histórico Andaluz que radiquen en su término municipal, en especial a través de la ordenación urbanística, así como realzar y dar a conocer el valor cultural de los mismos.

La norma andaluza constituye:

- en su art. 6, el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz como instrumento para la salvaguarda de los bienes en él inscritos, la consulta y divulgación de los mismos; regulando en los artículos siguientes su estructura, los efectos y procedimiento de inscripción, etc., y
- en su art. 13, el Inventario de Bienes Reconocidos del Patrimonio Histórico Andaluz, al objeto de facilitar su identificación como integrantes de dicho Patrimonio, correspondiendo a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico su formación, conservación y difusión.

A partir de los arts. 25 ss. LPHA, se regula el régimen de los Bienes de Interés Cultural (BIC), señalando que los bienes inmuebles que por su interés para la Comunidad Autónoma sean objeto de inscripción como Bien de Interés Cultural en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz se clasificarán con arreglo a la siguiente tipología:

- Monumentos.
- Conjuntos Históricos.
- Jardines Históricos.
- Sitios Históricos.
- Zonas Arqueológicas.
- Lugares de Interés Etnológico.
- Lugares de Interés Industrial.
- Zonas Patrimoniales.

Además de la clasificación que antecede, se regula el contenido de la inscripción y el entorno de los BIC.

Especial relevancia ostenta el art. 29 LPHA, relativo a instrumentos de ordenación y planes con incidencia patrimonial, que, a continuación, se transcribe:

1. Los instrumentos de ordenación territorial o urbanística (...) que incidan sobre bienes integrantes del Patrimonio Histórico identificarán, en función de sus determinaciones y a la escala que corresponda, los elementos patrimoniales y establecerán una ordenación compatible con la protección de sus valores y su disfrute colectivo. En el caso de planes urbanísticos, los elementos patrimoniales se integrarán en el catálogo urbanístico.

2. A tal fin, las entidades promotoras de su redacción solicitarán información a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico sobre los bienes integrantes del Patrimonio Histórico dentro del ámbito previsto (...) los cuales deberán ser objeto de un tratamiento adecuado en el plan o programa correspondiente, pudiéndose aportar directrices para su formulación.

3. Los planes urbanísticos deberán contar con un análisis arqueológico en los suelos urbanos no consolidados, los suelos urbanizables y los sistemas generales previstos, cuando de la información aportada por la Consejería competente en materia de patrimonio histórico, recabada conforme al apartado anterior, haya constancia o indicios de la presencia de restos arqueológicos (...).

4. Aprobado inicialmente el plan o programa de que se trate, cuando incida sobre bienes incoados o inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía, en el Inventario de Bienes Reconocidos o sobre Zonas de Servidumbre Arqueológica, se remitirá a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico para su informe (...).

El art. 33 regula el régimen de autorización de intervenciones, prohibiciones y deber de comunicación sobre inmuebles que formen parte del Patrimonio Histórico Andaluz.

Finalmente, la norma regula las figuras de Patrimonio Arqueológico (arts. 47 ss.), Zonas de Servidumbre Arqueológica (art. 48), Patrimonio Etnológico, Patrimonio Industrial, Patrimonio Documental, Patrimonio Bibliográfico, entre otras.

Durante la fase de actos preparatorios de la redacción del Plan General, dentro del marco de colaboración interadministrativa, se realizó la oportuna consulta o solicitud de información previa (artículo 76 LISTA y art. 29.2 LPHA) a la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, obrando en el expediente administrativo Informe recibido en fecha 26/02/2020, que adjunta listado de los distintos tipos de bienes inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz (BIC y BCG).

De la información obtenida, se extrae que en el Término Municipal de Marbella existen los siguientes bienes inscritos, en sus distintos regímenes y tipologías:

1. Monumentos declarados histórico-artísticos por la legislación anterior a la entrada en vigor de la LPHE y para los bienes afectados por el Decreto de 22 de abril de 1949 sobre protección de los castillos españoles.

CÓDIGO	DENOMINACIÓN DEL BIEN	RÉGIMEN DE PROTECCIÓN	TIPOLOGÍA JURÍDICA	DISPOSICIÓN	PUBLICACIÓN
BIC_1	Torre del Duque	BIC	Monumento	25/06/85	BOE 29/06/1985
BIC_2	Torre Ancón	BIC	Monumento	25/06/85	BOE 29/06/1985
BIC_3	Torre Lance de las Cañas	BIC	Monumento	25/06/85	BOE 29/06/1985
BIC_4	Fuerte de San Luis	BIC	Monumento	25/06/85	BOE 29/06/1985
BIC_5	Torre del Río Real	BIC	Monumento	25/06/85	BOE 29/06/1985
BIC_6	Torre Ladrones	BIC	Monumento	25/06/85	BOE 29/06/1985
BIC_7	Ruinas de San Pedro Alcántara	BIC	Monumento	03/06/31	GACETA 04/06/1931
BIC_8	Recinto amurallado de Marbella	BIC	Monumento	25/06/85	BOE 29/06/1985
BIC_9	Torre de las Bóvedas	BIC	Monumento	25/06/85	BOE 29/06/1985
BIC_10	Cerro Torró	BIC	Monumento	25/06/85	BOE 29/06/1985
BIC_11	Castillo de la Madera	BIC	Monumento	25/06/85	BOE 29/06/1985
BIC_12	Torre del Mar	BIC	Monumento	25/06/85	BOE 29/06/1985
BIC_13	Castillo de Alicates	BIC	Monumento	25/06/85	BOE 29/06/1985

2. BIC declarados con base en la LPHE.

CÓDIGO	DENOMINACIÓN DEL BIEN	RÉGIMEN DE PROTECCIÓN	TIPOLOGÍA JURÍDICA	DISPOSICIÓN	PUBLICACIÓN
BIC_14	Cueva de Pecho Redondo	BIC	Monumento	25/06/85	BOE 29/06/1985
BIC_15	Termas Romanas de las Bóvedas	BIC	Zona Arqueológica	24/07/07	BOJA 17/08/2007
BIC_16	Villa Romana de Río Verde	BIC	Zona Arqueológica	13/03/07	BOJA 10/04/2007
BIC_17	Hospital Bazán	BIC	Monumento	13/01/04	BOJA 09/02/2004
BIC_18	Cerro Colorao	BIC	Zona Arqueológica	03/03/09	BOJA 16/03/2009

Para estos bienes, la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, establece un entorno de protección, en el caso que no se hubiese establecido individualmente, consistente en parcelas y espacios que los circundan, debiendo incluir las parcelas catastrales completas, hasta las siguientes distancias:

- 50 metros en suelo urbano.
- 200 metros en suelo urbanizable y no urbanizable.

3. Bienes de Catalogación General en aplicación de la Disposición Adicional Sexta de la LPHA.B

CÓDIGO	DENOMINACIÓN DEL BIEN	RÉGIMEN DE PROTECCIÓN	DISPOSICIÓN	PUBLICACIÓN
BCG_01	Trapiche de Guadiza	Catalogación General	26/11/07	BOJA 19/12/2007

BCG_02	Cortijo de Miraflores	Catalogación General	26/11/07	BOJA 19/12/2007
BCG_03	Trapiche del Prado	Catalogación General	26/11/07	BOJA 19/12/2007

4. Bienes de Catalogación General inscritos en el CGPHA al amparo de lo establecido en el artículo 9.1 de la LPHA.B

CÓDIGO	DENOMINACIÓN DEL BIEN	RÉGIMEN DE PROTECCIÓN	DISPOSICIÓN	PUBLICACIÓN
BCG_04	Ciudad Residencial Tiempo Libre	Catalogación General	19/09/06	BOJA 16/10/2006

5. Se han incorporado igualmente las siguientes Zonas de Servidumbre Arqueológica declaradas en base al artículo 48.1 LPHA:

CÓDIGO	DENOMINACIÓN DEL BIEN	RÉGIMEN DE PROTECCIÓN	DISPOSICIÓN	PUBLICACIÓN
ZSA-1	Espacio subacuático Desembocadura del Río Guadalmina	ZSA	20/04/2009	BOJA 28/05/2009
ZSA-2	Espacio subacuático El Placer de las Bóvedas	ZSA	20/04/2009	BOJA 28/05/2009
ZSA-3	Espacio subacuático Puerto Banús	ZSA	20/04/2009	BOJA 28/05/2009

Cabe reseñar, finalmente, que en el marco de las solicitudes de información previa a las distintas Administraciones, también se ha recibido contestación del Comisionado para la Concordia (Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico) de fecha 24/01/2020, que indica que en el Municipio de Marbella “no hay ningún lugar que se encuentre inscrito en el Inventario de Lugares de Memoria Democrática de Andalucía, ni se ha incoado procedimiento para llevar a cabo ninguna inscripción en este sentido, por lo que no procede emitir informe”; ello en relación con el Inventario de Bienes Reconocidos del Patrimonio Histórico Andaluz (sección Inventario de Lugares de Memoria Democrática de Andalucía) previsto en el art. 13.4 LPHA.

En el plano de información I.4.2 (Afecciones II) se ha procedido a grafiar los elementos anteriormente relacionados.

4.3.5.- Carreteras

El marco legislativo en materia de Carreteras, lo constituyen:

- La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (en adelante, LC),
- El Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (en adelante, RC), en lo que no se oponga a lo dispuesto en la LC, y
- La Ley 8/2001, de 12 de julio de Carreteras de Andalucía (en adelante, LCA).

La red de carreteras que discurren por el Término Municipal de Marbella está constituida por las siguientes vías:

RED DE CARRETERAS DEL ESTADO				
CÓDIGO	DENOMINACIÓN	ITINERARIO	TIPO DE VÍA	CATEGORÍA
AP-7	Autopista del Mediterráneo	Málaga/Guadiaro	Gran Capacidad	Red Estatal Básica
A-7	Autovía del Mediterráneo	Barcelona/Algeciras	Gran Capacidad	Red Estatal Básica

RED DE CARRETERAS DE ANDALUCÍA (1)				
CÓDIGO	DENOMINACIÓN	ITINERARIO	TIPO DE VÍA	CATEGORÍA
A-355	De Cártama a Marbella	Red Intercomarcal	Convencional	Red Autonómica
A-7176	De Istán a N-340	Red Complementaria Metropolitana	Convencional	Red Autonómica

- (1) Según el Acuerdo de Consejo de Gobierno de 6 de Septiembre de 2005, por el que se aprueba la red autonómica a incluir en el Catálogo de Carreteras de Andalucía.

La LC define para las carreteras estatales la zona de dominio público y, a continuación, establece una serie de zonas de protección adyacentes, a cada lado de las vías; todo ello, se encuentra regulado en los artículos 28 ss. Por su parte, las delimitaciones y usos permitidos en esas zonas se incluyen en las secciones Primera, Segunda, Tercera y Cuarta, respectivamente, del Capítulo Primero, Título III del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

De igual modo, la Ley 8/2001, de 12 de julio, define para la red de carreteras de Andalucía el dominio público y las zonas de protección adyacentes a cada lado de la vía; todo ello, en los artículos 8 a 12 y 53 a 56.

En atención a referida legislación, se esquematiza, a continuación, la regulación de la zona de dominio público y las zonas de protección:

Carreteras de la Red de Carreteras del Estado

En el art. 1.3 LC se establece que el dominio público está constituido por: a) La Red de Carreteras del Estado, su Vialio Anexo y los terrenos ocupados por ambos; b) Sus elementos funcionales, así como las construcciones e instalaciones en ellos existentes; y c) La zona contigua a las carreteras del Estado y a sus elementos funcionales definida como zona de dominio público en esta ley, así como cualquier otra zona de titularidad del Estado afecta a dichas carreteras.

Por su parte, en el Capítulo III de la Ley estatal se regulan los aspectos relativos al uso y defensa de las Carreteras, conteniendo las distintas limitaciones a la propiedad.

En el art. 28 LC, se establecen una serie de disposiciones generales relativas a las zonas de protección de Carreteras: zona de dominio público, de servidumbre, de afección y de limitación a la edificabilidad. En estas zonas no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos o servicios que aquéllos que sean compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones y la adecuada explotación de la carretera; y la realización de cualquier actividad que pueda afectar al régimen de las zonas de protección requiere autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

Cabe destacar también, dentro de las disposiciones generales, que la prohibición y la necesidad de autorización referidas operarán tanto respecto de las carreteras construidas como de las proyectadas o en construcción una vez aprobado definitivamente el estudio informativo correspondiente o, en su defecto, el anteproyecto o proyecto, cualquiera que sea el plazo previsible de la actuación contemplada en el estudio.

Se analizan, a continuación, cada una de las zonas de protección:

- Zona de **Dominio Público (art. 29 LC):**

Constituyen la zona de dominio público los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 8 metros de anchura en autopistas y autovías, y de 3 metros en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.

- Zona de **Servidumbre (art. 31 LC):**

La zona de servidumbre de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25 metros en autopistas y autovías, y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la vía, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

- Zona de **Afección (art. 32 LC):**

La zona de afección de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías, y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación o mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes.

- Zona de **Limitación a la edificabilidad (art. 33 LC):**

A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías, y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

La franja de terreno comprendida entre las líneas límite de edificación establecidas en las respectivas márgenes de una vía se denomina zona de limitación a la edificabilidad. Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes.

Además, la edificación residencial, y la asimilada a la misma en lo relativo a zonificación e inmisión acústicas conforme a la legislación vigente en materia de ruido, estarán sometidas, con independencia de su distancia de separación con respecto a la carretera, a las restricciones que resulten del

establecimiento de las zonas de servidumbre acústica que se definan como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido realizados por el Ministerio de Fomento, y de su posterior aprobación tras el correspondiente procedimiento de información pública.

Donde, por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público o de servidumbre, la línea límite de edificación se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre.

Donde distintas líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde las intersecciones, nudos viarios, cambios de sentido, vías de giro y ramales, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretera, cualquiera que sea la carretera o elemento interviniente.

La clasificación y la calificación de terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad no podrán ser modificadas en ningún caso si ello estuviere en contradicción con lo establecido en esta ley.

Carreteras de la Red de Carreteras de Andalucía

De conformidad con el artículo 2 LCA, el dominio público viario de la red de carreteras de Andalucía está formado por las carreteras, sus zonas funcionales y las zonas de dominio público adyacente a ambas, definidas en la presente ley. La protección del uso y del dominio público de Carreteras se contiene, principalmente, en el Título III de la norma andaluza.

Se analizan, a continuación, los principales aspectos de las referidas zonas:

• Zona de Dominio Público Adyacente (art. 12 LCA):

La zona de dominio público adyacente a las carreteras está formada por dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, de ocho metros de anchura en las vías de gran capacidad, y de tres metros de anchura en las vías convencionales, medidos en horizontal desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a la misma.

La zona de dominio público adyacente a las zonas funcionales de las carreteras está formada por una franja de terreno de tres metros de anchura, medidos desde el borde exterior del perímetro de la superficie que ocupen. Las vías de servicios podrán estar incluidas en la zona del dominio público adyacente.

• Zona de Servidumbre Legal (art. 54 LCA):

La zona de servidumbre legal de las carreteras consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público adyacente y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, y a una distancia de veinticinco metros en vías de gran capacidad y de ocho metros en las vías convencionales, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas.

En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial y previa autorización del órgano competente de la Administración titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes

• Zona de Afección (art. 55 LCA):

La zona de afección de las carreteras consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre legal y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación y a una distancia de cien metros en vías de gran capacidad, de cincuenta metros en las vías convencionales de la red autonómica y de veinticinco metros en el resto de las carreteras, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas.

• Zona de No Edificación (art. 56 LCA):

La zona de no edificación de las carreteras consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, delimitadas interiormente por las aristas exteriores de la calzada y exteriormente por dos líneas paralelas a las citadas aristas y a una distancia de cincuenta metros en las vías de gran capacidad y de veinticinco metros en el resto de las carreteras, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas.

ZONAS DE PROTECCIÓN DE CARRETERAS ESTATALES (arts. 29 a 33 LCI)						
CÓDIGO	TIPO DE VÍA	CATEGORÍA	DOMINIO PÚBLICO (1)	SERVIDUMBRE LEGAL (1)	ZONA DE AFECCIÓN (1)	ZONA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD (2)
AP-7	Gran Capacidad	Red Estatal	8 m.	25 m.	100 m.	50 m. (3)
A-7	Gran Capacidad	Red Estatal	8 m.	25 m.	100 m.	50 m. (3)

ZONAS DE PROTECCIÓN DE CARRETERAS AUTONÓMICAS (arts. 53 a 56 LCA)						
CÓDIGO	TIPO DE VÍA	CATEGORÍA	DOMINIO PÚBLICO ADYACENTE (1,4)	SERVIDUMBRE LEGAL (1)	ZONA DE AFECCIÓN (1)	ZONA DE NO EDIFICACIÓN (2)
A-355	Convencional	Red Autonómica	3 m.	8 m.	50 m.	25 m. (3)
A-7176	Convencional	Red Autonómica	3 m.	8 m.	50 m.	25 m. (3)

- (1) Medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.
- (2) Medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.
- (3) Se tendrán en cuenta de las distintas Resoluciones de la Administración competente que hayan podido modificar, en su caso, las dimensiones de esta zona, reduciendo la distancia establecida con carácter general de 50 m.
- (4) La zona de dominio público adyacente en las travesías quedará fijada por el correspondiente planeamiento urbano, que en todo caso respetará como mínimo la existente a la entrada en vigor de la LCA. Asimismo, el dominio público adyacente a las zonas funcionales se tomará desde el borde exterior del perímetro de la superficie que ocupen.

Se ha procedido a graficar en el plano de información, I.4.2 (Afecciones II), el eje y las zonas de protección (Dominio Público, Servidumbre, Afección y Límite de edificación) de las carreteras estatales y autonómicas que discurren por el Término Municipal de Marbella, reflejándose asimismo, el cuadro de zonas de protección anterior para cada una de ellas.

4.3.6.- Aguas

Integran el marco regulatorio en materia de Aguas, principalmente, las siguientes normas:

- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas (en adelante, TRLA).
- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos preliminar I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas (en adelante, RDPH).
- Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación.
- Ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional.
- Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Planificación Hidrológica.

- Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de Andalucía (en adelante, LAA).
- Decreto 189/2002, de 2 de julio, por el que se aprueba el Plan de Prevención de avenidas e inundaciones en cauces urbanos andaluces (En virtud del art. 29 del Decreto-ley 26/2021, de 14 de diciembre, por el que se adoptan medidas de simplificación administrativa y mejora de la calidad regulatoria para la reactivación económica en Andalucía, el Decreto 189/2002 se entiende derogado "en cuanto se oponga a lo dispuesto en la Ley 9/2010, de 30 de julio").
- POTA; determinaciones 99 ss.

El art. 2 TRLA define como dominio público hidráulico del Estado:

- Las aguas continentales, tanto las superficiales como las subterráneas renovables con independencia del tiempo de renovación.
- Los cauces de corrientes naturales, continuas o discontinuas.
- Los lechos de los lagos y lagunas y los de los embalses superficiales en cauces públicos.
- Los acuíferos, a los efectos de los actos de disposición o de afección de los recursos hidráulicos.
- Las aguas procedentes de la desalación de agua de mar.

A continuación, en el Capítulo II del Título I (arts. 4 ss.) se definen los conceptos de cauces, riberas y márgenes.

Especial relevancia contiene el art. 6 TRLA, que prescribe que:

"Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal"

a) A una **zona de servidumbre** de cinco metros de anchura, para uso público que se regulará reglamentariamente.

b) A una **zona de policía** de 100 metros de anchura en la que se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen".

Idéntica previsión se contiene en el art. 6 RDPH, añadiendo en su apartado 3º que la regulación de dichas zonas tiene como finalidad la consecución de los objetivos de preservar el estado del dominio público hidráulico, prevenir el deterioro de los ecosistemas acuáticos, contribuyendo a su mejora, y proteger el régimen de las corrientes en avenidas, favoreciendo la función de los terrenos colindantes con los cauces en la laminación de caudales y carga sólida transportada.

Respecto de la **zona de servidumbre**, el art. 7 RDPH establece las siguientes finalidades:

- a) *Protección del ecosistema fluvial y del dominio público hidráulico.*
- b) *Paso público peatonal y para el desarrollo de los servicios de vigilancia, conservación y salvamento, salvo que por razones*

ambientales o de seguridad el organismo de cuenca considere conveniente su limitación.

c) *Varado y amarre de embarcaciones de forma ocasional y en caso de necesidad.*

2. Los propietarios de estas zonas de servidumbre podrán libremente sembrar y plantar especies no arbóreas, siempre que no deterioren el ecosistema fluvial o impidan el paso señalado en el apartado anterior.

Las talas o plantaciones de especies arbóreas requerirán autorización del organismo de cuenca.

3. Con carácter general no se podrá realizar ningún tipo de construcción en esta zona salvo que resulte conveniente o necesaria para el uso del dominio público hidráulico o para su conservación y restauración. Solo podrán autorizarse edificaciones en zona de servidumbre en casos muy justificados.

Las edificaciones que se autoricen se ejecutarán en las condiciones menos desfavorables para la propia servidumbre y con la mínima ocupación de la misma, tanto en su suelo como en su vuelo. Deberá garantizarse la efectividad de la servidumbre, procurando su continuidad o su ubicación alternativa y la comunicación entre las áreas de su trazado que queden limitadas o cercenadas por aquélla.

En cuanto a la **zona de policía**, el art. 9 RDPH señala que quedan sometidos a lo dispuesto en este Reglamento las siguientes actividades y usos del suelo:

a) *Las alteraciones sustanciales del relieve natural del terreno.*

b) *Las extracciones de áridos.*

c) *Las construcciones de todo tipo, tengan carácter definitivo o provisional.*

d) *Cualquier otro uso o actividad que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas o que pueda ser causa de degradación o deterioro del estado de la masa de agua, del ecosistema acuático, y en general, del dominio público hidráulico.*

La Ley de Aguas de Andalucía añade regulación respecto de estas zonas, en sus artículos 40 y 41.

En su art. 40 para la zona de servidumbre de protección de cauces:

1. *En las zonas de servidumbre de protección de cauces, a las que se refiere el artículo 6.1 TRLA, se garantizará con carácter*

general la continuidad ecológica, para lo cual deberán permanecer regularmente libre de obstáculos, sin perjuicio del derecho a sembrar en los términos establecidos por la legislación básica.

2. Las condiciones técnicas para garantizar la continuidad ecológica en caso de actuaciones desarrolladas por las Administraciones Públicas para el cumplimiento de fines de interés general, se establecerán reglamentariamente rigiéndose hasta ese momento por lo que establezca su normativa técnica específica. No obstante lo anterior, la consejería competente en materia de agua podrá establecer, atendiendo a las circunstancias concurrentes, condicionantes técnicos específicos.

3. Se declaran de utilidad pública las actuaciones que deban hacerse en las citadas zonas con el fin de protección de los cauces, a los efectos de la expropiación forzosa de los terrenos necesarios para su ejecución.

Y en su art. 41 (modificado por el art. 29.4 del Decreto-ley 26/2021, de 14 de diciembre) para la zona de policía:

1. *La zona de policía a la que se refiere el artículo 6.1.b TRLA incluirá la zona o zonas donde se concentra preferentemente el flujo de las aguas.*

2. *Las limitaciones de usos en las zonas de servidumbre y policía serán las establecidas en dicho Texto Refundido, en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico y en la restante legislación básica estatal, así como en el plan hidrológico y el plan de gestión del riesgo de inundación de la respectiva Demarcación.*

3. *En las zonas de servidumbre y policía se podrán autorizar por la Consejería competente en materia de aguas aquellas actividades no vulnerables frente a las avenidas que no supongan una reducción significativa de la capacidad de las vías de intenso desagüe, así como las actuaciones que reduzcan las consecuencias adversas potenciales de la inundación para la salud humana, el medio ambiente, el patrimonio histórico y la actividad económica o que disminuyan la probabilidad de inundaciones, siempre que no deterioren el estado de las masas de agua asociadas.*

El apeo y deslinde de los cauces de dominio público hidráulico corresponde a la Administración General del Estado, en los términos establecidos, entre otros, en los arts. 240 ss. RDPH.

Por otro lado, habrá de estarse a la regulación prevista en los artículos 9, 9 bis, 9 ter y 9 quáter RDPH para las **zonas de flujo preferente**, definidas como aquella zona constituida por la unión de la zona o zonas donde se concentra preferentemente el flujo durante las avenidas, o vía de intenso desagüe, y de la zona donde, para la avenida de 100 años de periodo de retorno, se puedan producir graves daños sobre las personas y los bienes, quedando delimitado su límite exterior mediante la envolvente de ambas zonas.

El art. 19.1 LAA establece que la información sobre el medio hídrico tiene la consideración de información ambiental conforme a la Ley de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y se integrará en la Red de Información Ambiental de Andalucía, que dispondrá de toda la información alfanumérica, gráfica o de cualquier otro tipo sobre el medio hídrico en Andalucía, generada por todo tipo de centros productores de información en la Comunidad Autónoma, y especialmente la desarrollada por la consejería competente en materia de agua, para ser utilizada en la gestión, la investigación, la difusión pública y la toma de decisiones.

De conformidad con la información remitida por la Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico, en el Término Municipal de Marbella constan los siguientes deslindes del Dominio Público Hidráulico:

CAUCES PÚBLICOS DESLINDADOS				
EXpte.	CAUCE	ZONA	PUBLICACIÓN	OBSERVACIONES
M-0009-13	Arroyo Real de Zaragoza	-	-	No consta información para su grafiado
M-0037-15	Rio Guadaiza	Agua arriba CN-340 y pte.	-	
M-0038-05A	Arroyo de la Vibora	CN-340 y mar	-	
M-0038-05B	Arroyo Real de Zaragoza	CN-340 y mar	-	
M-0197-22	Arroyo Chopo	Pantano de las Medranas y CN-340.	-	
M-0224-04	Rio Real	Agua arriba camino Incosol.	-	
M-0315-05	Arroyo Chopo	CN-340 y mar.	-	
-	Arroyo Represas	Agua arriba CN-340 y circunvalación Marbella	-	
-	Arroyo Alicate	Agua arriba CN-340.	-	
M-0021-09A	Rio Verde	Presa Concepción y mar.	-	
6MA9-14/04/2002	Rio Guadalmina	4,3 km. agua arriba desembocadura.	-	Deslinde facilitado por el Servicio de Dominio Público y Calidad de Aguas en formato DWG.
MA-50638	Arroyo San Francisco	Desde 495 metros agua arriba del cruce de la autopista del Mediterráneo (A-7), entre la urbanización La Reserva y la urbanización Artola Alta, hasta la desembocadura del arroyo en el mar.	BOP 23/03/2010	

CAUCES PÚBLICOS DESLINDADOS				
EXpte.	CAUCE	ZONA	PUBLICACIÓN	OBSERVACIONES
MA-50782	Arroyo Siete Revueltas	Desde su desembocadura hasta 2 Km. agua arriba.	BOP 10/06/2010 BOP 04/11/2010	Coordenadas publicadas en BOP 04/11/2010 (páginas 13-14)
MA-50783	Arroyo Vibora	Desde su desembocadura hasta 2 Km. agua arriba.	BOP 10/06/2010 BOP 04/11/2010	Coordenadas publicadas en BOP 04/11/2010 (páginas 24-25)
MA-51600	Arroyo Guadalpin	Desde el mar, 2.900 m. agua arriba del cauce hasta 250 m. agua arriba desde la CN-340.	BOJA 22/06/2012 BOJA 10/05/2012 (coordenadas)	Coordenadas publicadas en BOJA 10/05/2012 (páginas 97 a 102)
06.832.004/0911	Rio Guadaiza	4,7 Km. a partir de la zona marítimo terrestre.	BOP 08/05/2002	Deslinde facilitado por el Servicio de Dominio Público y Calidad de Aguas en formato DWG.

De conformidad con la información facilitada por la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible (Delegación Territorial en Málaga), que a su vez remite al visor del REDIAM, en término municipal de Marbella cuenta con los siguientes elementos del DPH deslindado y cartográfico:

DPH DESLINDADO ADMINISTRATIVAMENTE				
Zona de la ARPSI	Tipo	Cauce	Clave Expte.	Fecha de resolución
ES060_ARPS_0021	DPH Deslindado	Rio Guadalmina	06.832.004/0911	12/03/2002
ES060_ARPS_0022	DPH Deslindado	Arroyo del Chopo	6MA50	-
ES060_ARPS_0023	DPH Deslindado	Rio Guadaiza	06.832.004/0911	27/03/2002
ES060_ARPS_0030	DPH Deslindado	Arroyo Siete Revueltas	MA-50.782	08/06/2010
ES060_ARPS_0034	DPH Deslindado	Arroyo de la Vibora	MA-50.783	08/06/2010
ES060_ARPS_0036	DPH Deslindado	Arroyo San Francisco	MA-50.638	03/03/2010

DPH CON DESLINDE CARTOGRÁFICO O PROBABLE			
Zona de la ARPSI	Tipo	Cauce	Clave Expte.
ES060_ARPS_0022	DPH Cartográfico	Arroyo del Chopo	5/2019/ES
ES060_ARPS_0024	DPH Cartográfico	Arroyo Benabaja	A6.803.674/0411
ES060_ARPS_0025	DPH Cartográfico	Rio Verde	A6.803.674/0411
ES060_ARPS_0026	DPH Cartográfico	Arroyo de la Cruz	A6.803.674/0411
ES060_ARPS_0027	DPH Cartográfico	Arroyo Las Piedras	A6.803.674/0411
ES060_ARPS_0028	DPH Cartográfico	Rio Real	A6.803.674/0411
ES060_ARPS_0029	DPH Cartográfico	Arroyo Realejo	A6.803.674/0411
ES060_ARPS_0031	DPH Cartográfico	Arroyo Alicate	A6.803.674/0411
ES060_ARPS_0032	DPH Cartográfico	Arroyo Sevilla	A6.803.674/0411
ES060_ARPS_0033	DPH Cartográfico	Arroyo Real de Zaragoza	A6.803.674/0411
ES060_ARPS_0035	DPH Cartográfico	Arroyo Las Cañas	A6.803.674/0411
ES060_ARPS_0036	DPH Cartográfico	Arroyo Cabrillas	A6.803.674/0411

Igualmente forman parte del DPH los embalses o lagos, contando el T.M. de Marbella con la presencia de los cuatro siguientes:

- Embalse de La Concepción.
- Embalse de Las Medranas.
- Pantano Viejo de El Ángel.
- Lago de las Tortugas.

Finalmente, el Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas (primer ciclo 2009-2015), en vigor según la Sentencia de 25 de marzo de 2019, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, recoge un inventario de zonas protegidas con arreglo a lo establecido en el artículo 99 bis del TRLA. Entre otras, las captaciones de agua para abastecimiento, así como sus perímetros de protección, y las zonas declaradas de protección de hábitat o especies en las que el mantenimiento o mejora del estado del agua constituya un factor importante para su protección, incluidos los LIC, ZEPA y ZEC.

Las zonas protegidas para captaciones superficiales destinadas a consumo humano, recogidas en el Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, son las siguientes (de más de 10 m³/d):

Captaciones superficiales destinadas a consumo humano	
A72902303	Guadaiza
A72902304	Guadalmansa
A72902305	Guadalmina
A72906901	La Concepción
A72906902	Aloha Alta
A72906903	Camilo José Cela
A72906904	Camoján
A72906905	Jacinto Benavente 2
A72906906	Medranas 1
A72906907	Medranas 2
A72906908	Rio Verde Marbella 1
A72906909	Rio Verde Marbella 2
A72906910	Rio Verde Marbella 3
A72906911	Rio Verde Nueva Andalucía 1
A72906912	Rio Verde Nueva Andalucía 2
A72906913	Rio Verde Nueva Andalucía 3
A72906914	San Pedro 2
A72906915	Señorio 1
A72906916	Señorio 2
A72906917	Señorio 3

En aplicación del Plan Hidrológico vigente y de conformidad con el informe del Servicio del DPH y Calidad de las Aguas de la Consejería competente, de fecha 26/02/2021, se distinguen en el T.M. las masas de agua subterráneas y zonas protegidas para abastecimiento.

Por último, en el Plan se recogen las afecciones derivadas de la conducción de aguas (servidumbre de acueducto) en base a lo dispuesto en el artículo 48 del TRLA así como por el artículo 18 y siguientes del Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

En este documento se procede a graficar en el plano de información I.4.2 (Afecciones II) los referidos elementos.

Consideraciones en materia de inundabilidad.

Desde la óptica del planeamiento urbanístico, cabe considerar una triple perspectiva en relación con las zonas inundables y los riesgos derivados:

- De un lado, el análisis de las prescripciones de la normativa sectorial en materia de Aguas.
- De otro, las previsiones de la planificación territorial (POTA) y sectorial (planificación hidrológica, planificación en materia de riesgos).
- Y, en tercer lugar, analizar las consideraciones anteriores en relación con la categoría de suelo rústico preservado por la existencia acreditada de procesos naturales o actividades antrópicas susceptibles de generar riesgos de los arts. 14.1.b) LISTA.

De conformidad con el art. 14.1 RDPH:

*“Se considera **zona inundable** los terrenos que puedan resultar inundados por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en las avenidas cuyo período estadístico de retorno sea de 500 años, atendiendo a estudios geomorfológicos, hidrológicos e hidráulicos, así como de series de avenidas históricas y documentos o evidencias históricas de las mismas en los lagos, lagunas, embalses, ríos o arroyos. Estos terrenos cumplen labores de retención o alivio de los flujos de agua y carga sólida transportada durante dichas crecidas o de resguardo contra la erosión. Estas zonas se declararán en los lagos, lagunas, embalses, ríos o arroyos. La calificación como zonas inundables no alterará la calificación jurídica y la titularidad dominical que dichos terrenos tuviesen”.*

A continuación, el apartado 2 del mismo precepto, señala que:

“Los organismos de cuenca darán traslado a las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo de los datos y estudios disponibles sobre avenidas, al objeto de que se tengan en cuenta en la planificación del suelo, y en particular, en las autorizaciones de usos que se acuerden en las zonas inundables.

De igual manera los organismos de cuenca trasladarán al Catastro inmobiliario así como a las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y

urbanismo los deslindes aprobados definitivamente, o las delimitaciones de los mismos basadas en los estudios realizados, así como de las zonas de servidumbre y policía, al objeto de que sean incorporados en el catastro y tenidos en cuenta en el ejercicio de sus potestades sobre ordenación del territorio y planificación urbanística, o en la ejecución del planeamiento ya aprobado”.

De los aspectos de publicidad de los estudios e información en la materia se ocupa el apartado 3º:

“El conjunto de estudios de inundabilidad realizados por el Ministerio de Medio Ambiente y sus organismos de cuenca configurarán el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables, que deberá desarrollarse en colaboración con las correspondientes comunidades autónoma, y, en su caso, con las administraciones locales afectadas. En esta cartografía, además de la zona inundable, se incluirá de forma preceptiva la delimitación de los cauces públicos y de las zonas de servidumbre y policía, incluyendo las vías de flujo preferente.

La información contenida en el Sistema Nacional de Cartografía de las Zonas Inundables estará a disposición de los órganos de la Administración estatal, autonómica y local.

Se dará publicidad al Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables de conformidad con lo dispuesto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente”.

A continuación, el art. 14 bis RDPH establece las **limitaciones a los usos del suelo en la zona inundable**, en los siguientes términos:

“Con el objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes, de conformidad con lo previsto en el artículo 11.3 del texto refundido de la Ley de Aguas, y sin perjuicio de las normas complementarias que puedan establecer las comunidades autónomas, se establecen las siguientes limitaciones en los usos del suelo en la zona inundable.

*1. Las nuevas edificaciones y usos asociados en aquellos suelos que se encuentren en **situación básica de suelo rural** en la fecha de entrada en vigor del Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, se realizarán, en la medida de lo posible, fuera de las zonas inundables.*

En aquellos casos en los que no sea posible, se estará a lo que al respecto establezcan, en su caso, las normativas de las comunidades autónomas, teniendo en cuenta lo siguiente.

a) Las edificaciones se diseñarán teniendo en cuenta el riesgo de inundación existente y los nuevos usos residenciales se dispondrán a una cota tal que no se vean afectados por la avenida con período de retorno de 500 años, debiendo diseñarse teniendo en cuenta el riesgo y el tipo de inundación existente. Podrán disponer de garajes subterráneos y sótanos, siempre que se garantice la estanqueidad del recinto para la avenida de 500 años de período de retorno, se realicen estudios específicos para evitar el colapso de las edificaciones, todo ello teniendo en cuenta la carga sólida transportada, y además se disponga de respiraderos y vías de evacuación por encima de la cota de dicha avenida. Se deberá tener en cuenta su accesibilidad en situación de emergencia por inundaciones.

b) Se evitará el establecimiento de servicios o equipamientos sensibles o infraestructuras públicas esenciales tales como, hospitales, centros escolares o sanitarios, residencias de personas mayores o de personas con discapacidad, centros deportivos o grandes superficies comerciales donde puedan darse grandes aglomeraciones de población, acampadas, zonas destinadas al alojamiento en los campings y edificios de usos vinculados, parques de bomberos, centros penitenciarios, depuradoras, instalaciones de los servicios de Protección Civil, o similares. Excepcionalmente, cuando se demuestre que no existe otra alternativa de ubicación, se podrá permitir su establecimiento, siempre que se cumpla lo establecido en el apartado anterior y se asegure su accesibilidad en situación de emergencia por inundaciones.

*2. En aquellos suelos que se encuentren a en la fecha de entrada en vigor del Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, en la **situación básica de suelo urbanizado**, podrá permitirse la construcción de nuevas edificaciones, teniendo en cuenta, en la medida de lo posible, lo establecido en las letras a) y b) del apartado 1.*

3. Para los supuestos anteriores, y para las edificaciones ya existentes, las administraciones competentes fomentarán la adopción de medidas de disminución de la vulnerabilidad y autoprotección, todo ello de acuerdo con lo establecido en la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil y la normativa de las comunidades autónomas. Asimismo, el promotor deberá suscribir una declaración responsable en la que exprese claramente que conoce y asume el riesgo existente y las medidas de protección civil aplicables al caso, comprometiéndose a trasladar esa información a los posibles afectados, con independencia de las medidas complementarias que estime oportuno adoptar

para su protección. Esta declaración responsable deberá estar integrada, en su caso, en la documentación del expediente de autorización. En los casos en que no haya estado incluida en un expediente de autorización de la administración hidráulica, deberá presentarse ante ésta con una antelación mínima de un mes antes del inicio de la actividad.

4. Además de lo establecido en el apartado anterior, con carácter previo al inicio de las obras, el promotor deberá disponer del certificado del Registro de la Propiedad en el que se acredite que existe anotación registral indicando que la construcción se encuentra en zona inundable.

5. En relación con las zonas inundables, se distinguirá entre aquellas que están incluidas dentro de la zona de policía que define el artículo 6.1.b) del TRLA, en la que la ejecución de cualquier obra o trabajo precisará autorización administrativa de los organismos de cuenca de acuerdo con el artículo 9.4, de aquellas otras zonas inundables situadas fuera de dicha zona de policía, en las que las actividades serán autorizadas por la administración competente con sujeción, al menos, a las limitaciones de uso que se establecen en este artículo, y al informe que emitirá con carácter previo la Administración hidráulica de conformidad con el artículo 25.4 del TRLA, a menos que el correspondiente Plan de Ordenación Urbana, otras figuras de ordenamiento urbanístico o planes de obras de la Administración, hubieran sido informados y hubieran recogido las oportunas previsiones formuladas al efecto*.

Además, del TRLA y el RDPH, especial relevancia en materia de inundabilidad cobra el Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación, que regula los procedimientos para realizar la evaluación preliminar del riesgo de inundación, los mapas de peligrosidad y riesgo y los planes de gestión de los riesgos de inundación en todo el territorio español.

En la referida norma, se regulan los mapas de peligrosidad por inundación (art. 8), los mapas de riesgo de inundación (art. 9), así como la figura del Plan de gestión del riesgo de inundación (arts. 11 ss.). Por su parte, dentro del marco coordinación con otros planes, prescribe el art. 15.1 del Real Decreto 903/2010, de 9 de julio que: "los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, en la ordenación que hagan de los usos del suelo, no podrán incluir determinaciones que no sean compatibles con el contenido de los planes de gestión del riesgo de inundación, ni con la normativa sectorial aplicable a cada origen de inundación".

En el ámbito regulatorio andaluz, cabe destacar que la zonificación del riesgo de inundación y los Planes de gestión del riesgo son igualmente objeto de regulación en los arts. 58 ss. de la Ley de Aguas de Andalucía.

Y que el Decreto 189/2002, de 2 de julio, por el que se aprueba el Plan de Prevención de avenidas e inundaciones en cauces urbanos andaluces, contiene regulación sobre varios aspectos de interés.

El art. 14 regula la ordenación de los terrenos inundables:

"1. Sin perjuicio de lo establecido en los Planes Hidrológicos de cuenca y de las limitaciones de uso que establezca la Administración General del Estado (...), la ordenación de los terrenos inundables estará sujeta a las siguientes limitaciones generales, que deberán ser recogidas en los instrumentos de planificación territorial y urbanística:

a) En los terrenos inundables de período de retorno de 50 años no se permitirá edificación o instalación alguna, temporal o permanente. Excepcionalmente, y por razones justificadas de interés público, se podrán autorizar instalaciones temporales.

b) En los terrenos inundables de períodos de retorno entre 50 y 100 años no se permitirá la instalación de industria pesada, contaminante según la legislación vigente o con riesgo inherente de accidentes graves. Además, en aquellos terrenos en los que el calado del agua sea superior a 0,5 metros tampoco se permitirá edificación o instalación alguna, temporal o permanente.

Asimismo, en los terrenos inundables de 100 años de período de retorno y donde, además, la velocidad del agua para dicha avenida sea superior a 0,5 metros por segundo se prohíbe la construcción de edificaciones, instalaciones, obras lineales o cualesquiera otras que constituyan un obstáculo significativo al flujo del agua. A tal efecto, se entiende como obstáculo significativo el que presenta un frente en sentido perpendicular a la corriente de más de 10 metros de anchura o cuando la relación anchura del obstáculo/anchura del cauce de avenida extraordinaria de 100 años de período de retorno es mayor a 0,2.

c) En los terrenos inundables de período de retorno entre 100 y 500 años no se permitirá las industrias contaminantes según la legislación vigente o con riesgo inherente de accidentes graves.

2. Las autorizaciones de uso que puedan otorgarse dentro de terrenos inundables estarán condicionadas a la previa

ejecución de las medidas específicas de defensa contra las inundaciones que correspondieren.*

El artículo 15, se refiere a la ordenación de las zonas de servidumbre y policía:

"1. Sin perjuicio de lo establecido en la legislación estatal de aguas y en los Planes Hidrológicos de cuenca, la ordenación de las zonas de servidumbre y policía en zonas inundables estará sujeta a las siguientes limitaciones, siempre que no sean menos restrictivas que las establecidas en el artículo anterior:

a) En la zona de servidumbre no se permiten nuevas instalaciones o edificaciones, de carácter temporal o permanente, salvo por razones justificadas de interés público y siempre que se garantice su adecuada defensa frente al riesgo de inundación así como la ausencia de obstáculos al drenaje, todo ello sin perjuicio de la competencia estatal en la materia.

b) En la zona de policía se definirán los usos y actividades admisibles de modo que, con carácter general, se facilite el acceso a la zona de servidumbre y cauce, se mantenga o mejore la capacidad hidráulica de éste, se facilite el drenaje de las zonas inundables y, en general, se reduzcan al máximo los daños provocados por las avenidas.

2. Lo establecido en el apartado anterior será recogido en los instrumentos de planificación territorial y de planeamiento urbanístico, siempre que el Organismo de cuenca correspondiente haya efectuado la delimitación del cauce y de las zonas de servidumbre y policía.

3. Será prioritario, al objeto de permitir su incorporación en la elaboración del planeamiento, el deslinde del dominio público hidráulico.*

Finalmente, el artículo 18 contiene recomendaciones para el planeamiento urbanístico.

"1. Los nuevos crecimientos urbanísticos deberán situarse en terrenos no inundables. No obstante, en caso de que resultara inevitable la ocupación de terrenos con riesgos de inundación, dado que, por circunstancias territoriales e históricas, numerosos núcleos de población en Andalucía se encuentran asentados en zona de inundación por avenidas extraordinarias de período de retorno como los indicados en el artículo 14, se procurará orientar los nuevos crecimientos hacia las zonas inundables de menor riesgo, siempre que se

tomen las medidas oportunas y se efectúen las infraestructuras necesarias para su defensa.

2. En la ordenación de los suelos urbanizables previstos en los instrumentos de planeamiento se procurará que los cauces urbanos cuenten con sección suficiente para desaguar las avenidas de 500 años de período de retorno.

3. La Comisión de Seguimiento del Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones, prevista en el presente Plan, podrá establecer recomendaciones específicas que coadyuven a la prevención y corrección del riesgo de inundación, que puedan ser tomadas en consideración en el proceso de elaboración del planeamiento urbanístico y en el de su ejecución”.

Adicionalmente a la regulación estatal y autonómica que se ha resumido hasta ahora, igualmente han de observarse las previsiones que, en materia de prevención de riesgos, se contienen en el **POTA**. Cabe destacar las siguientes:

Dentro de la Norma [5. Estrategias de desarrollo territorial y zonificación], en su apartado 4 (Sistema Regional de Protección del Territorio), se incluyen las determinaciones dirigidas a la “prevención y tratamiento de riesgos catastróficos”.

En el Título III (Estrategias de Desarrollo Territorial), se contienen las siguientes determinaciones:

[99] Objetivos [O]: entre los que se encuentran: contribuir a la reducción de la incidencia de los fenómenos catastróficos, así como de los daños que pudieran provocar en futuras situaciones de emergencia; y establecer medidas para la prevención de riesgos.

[100] Líneas estratégicas [E]: que incluye: establecer criterios territoriales para la prevención de riesgos de inundaciones.

[101] Tratamiento de los riesgos en la planificación territorial y urbanística [N]:

1. Los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional y el planeamiento urbanístico municipal, tendrán en cuenta los contenidos de los distintos planes de protección civil que les afecten, y establecerán las medidas específicas para aminorar los riesgos o sus eventuales consecuencias.

2. La planificación territorial y el planeamiento urbanístico deberán incorporar las delimitaciones de las zonas afectadas por los distintos tipos de riesgos, diferenciadas según grado de peligrosidad, de acuerdo con lo que se establece en las determinaciones siguientes. Si la carencia de información técnica adecuada impidiera realizar una delimitación cierta y

precisa de tales zonas, se señalarán, mientras no se disponga de tal información, áreas de protección cautelar.

3. Estas zonas de riesgo, ya sean delimitadas de forma cautelar o no, deberán ser objeto de determinaciones y ordenanzas adecuadas a los objetivos de prevención y minoración del riesgo o eventuales consecuencias contra personas y bienes.

[102] Cartografía de riesgos [N]:

1. El Plan prevé, en coordinación con los servicios de Protección Civil, un programa de cartografía temática a la escala adecuada y de estudio de referencia, que orienten el tratamiento y prevención de los distintos tipos de riesgos [SG.05].

2. Los riesgos que deben considerarse prioritarios son los siguientes: inundaciones, sísmicos, otros geológicos (erosión costera, fallas activas, movimientos de laderas, suelos expansivos, subsidencias), incendios forestales y los tecnológicos (industriales, militares, nucleares, los regulados por el Reglamento de Explosivos, actividades extractivas, vertederos y transporte y almacenamiento de productos peligrosos).

[105] Criterios territoriales ante el riesgo de inundaciones [D]:

1. En el marco de desarrollo del Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces, y de la legislación sectorial, el órgano competente en materias de aguas desarrollará un programa de deslinde de las zonas inundables de los cauces andaluces. Este deslinde deberá ser revisado o modificado, según se alteren las condiciones iniciales.

2. El deslinde de zonas inundables que se efectúe por la Administración competente deberá identificar:

a) La línea correspondiente al riesgo de inundación para un período de retorno de 50 años o calado de la lámina de agua superior a 0,5 metros.

b) La línea correspondiente al riesgo de inundación para un período de retorno entre 50 y 100 años.

c) La línea correspondiente al riesgo de inundación para un período de retorno entre 100 y 500 años.

3. Los planes de ordenación del territorio subregionales y los planes urbanísticos municipales, a partir del deslinde a que hace referencia el apartado anterior y a la escala que le es

propia, delimitarán las zonas inundables y ordenarán los usos ateniéndose a los siguientes criterios:

a) En las zonas con riesgo de inundación para un período de retorno de 50 años o calado superior a 0,5 metros se garantizará la ausencia de cualquier instalación o edificación, temporal o permanente. Excepcionalmente y por razones de interés público podrán instalarse edificaciones temporales.

b) En las zonas con riesgo de inundación para un período de retorno de 50 a 100 años, se garantizará la ausencia de cualquier instalación de industria pesada y de industria contaminante según la legislación vigente, o con riesgo inherente de accidentes graves, así como de instalaciones destinadas a servicios públicos esenciales o que conlleven un alto nivel de riesgo en situación de avenida.

c) En las zonas sometidas a riesgo de inundación para períodos de retorno de 100 a 500 años, se garantizará la ausencia de industrias contaminantes, según la legislación vigente, con riesgo inherente de accidentes graves, así como las instalaciones destinadas a servicios públicos esenciales o que conlleven un alto nivel de riesgo en situación de avenida.

4. Hasta tanto se efectúe la delimitación de las zonas inundables por la administración territorial y urbanística, las administraciones competentes para la autorización de instalaciones, obras y edificaciones aplicarán cautelarmente los criterios establecidos en el apartado anterior en cuanto a la compatibilidad de usos.

5 La condición de inundable deberá tener reflejo en la clasificación del suelo, normativa y programación del planeamiento urbanístico y territorial, siguiendo los siguientes criterios:

a) Consideración como suelo no urbanizable de especial protección el dominio público natural hidráulico y las zonas de riesgo de inundación para un período de retorno de 500 años, delimitadas por el órgano competente en la cartografía temática de referencia en su momento.

b) Delimitaciones de zonas de restauración hidrológico-forestal de las cuencas y de conservación y restauración de cauces y riberas.

c) Establecimiento de condiciones generales para la adecuación de los procesos de transformación de los usos del suelo a las características del medio, edificaciones e infraestructuras en zonas de riesgo, así como la previsión de condiciones de uso del suelo junto a los cauces (zonas verdes

y espacios libres para proteger las márgenes y mantener los ecosistemas fluviales).

d) Determinaciones sobre las características de las obras de infraestructuras de defensa para garantizar la reducción o eliminación de riesgos en áreas determinadas (encauzamientos, muros y diques, derivaciones de caudales o de mejora del drenaje...), y para evitar que aumenten un riesgo ya existente o generen uno nuevo.

e) Previsión de las actuaciones estructurales necesarias para minorarlos, sin perjuicio de acciones concretas de adecuación de la edificación.

f) Eliminación de elementos contruidos susceptibles de ser afectados por riesgos o de contribuir al incremento de los mismos.

6. Con carácter general los planes, proyectos o actuaciones que puedan llevarse a cabo, tanto públicos como privados, que afecten a zonas de riesgo delimitadas, o donde existe constancia de que se hayan producido inundaciones, han de incorporar una evaluación del riesgo y sus consecuencias previsibles para la iniciativa que se emprende, y ello para su consideración en el procedimiento de autorización o aprobación, incluido el trámite de información pública.

El Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces incorpora un Inventario de Puntos de Riesgos por Inundación, reconociéndose en el término municipal de Marbella un total de 4 puntos de riesgo:

PUNTOS DE RIESGO POR INUNDACIÓN		
NÚCLEO	ZONA	NIVEL DE RIESGO
ARTOLA	Arroyo Artola (Arroyo de Las Cañas)	C
CORTIJO BLANCO	Rio Guadaiza	C
MARBELLA	Arroyo de la Represa o Barbacana	C
NEUEVA ANDALUCÍA	Arroyo Benabola	B

La Directiva 2007/60/CE tiene como objetivo el establecimiento de un marco europeo común para la gestión de inundaciones y fue traspuesta a la legislación española mediante Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación y a la legislación andaluza por la Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de Andalucía.

Las áreas con riesgo potencial significativo por inundaciones (ARPSIs) son aquellas zonas del territorio para las cuales se ha llegado a la conclusión de que existe un riesgo potencial de inundación significativo o bien en las cuales la materialización de tal riesgo pueda considerarse probable.

ÁREAS DE RIESGO POTENCIAL SIGNIFICATIVO POR INUNDACIONES (ARPSIs)			
Código Subtramo	Nombre Subtramo	Municipio	Tipo de Inundación
ES060_ARPS_0021	Rio Guadalmina	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0022	Arroyo Chopo	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0023	Rio Guadaiza	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0024	Arroyo Benabaja	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0025	Rio Verde	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0026	Arroyo de la Cruz	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0027	Arroyo de las Piedras	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0028	Rio Real	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0029	Arroyo Realejo	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0030	Arroyo Siete Revueltas	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0031	Arroyo Alicates	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0032	Arroyo Sevilla	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0033	Arroyo Real de Zaragoza	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0034	Arroyo Vibora	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0035	Arroyo Cañas	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0036	Arroyo Cabrillas	Marbella	Fluvial
ES060_ARPS_0149	Playa del Alcate/Real de Zaragoza/Playa de los Caños (14-a)	Marbella	Marina
ES060_ARPS_0152	Playa de la Cala del Moral (Mijas)	Mijas	Marina
ES060_ARPS_0146	Atalaya-Isidabe (Estepona)	Estepona-Marbella	Marina
ES060_ARPS_0211	Playa de la Fontanilla (Marbella)	Marbella	Marina

En este PGOM se han procedido a graficar, en el planos de información I.4.2. (Afecciones II) los referidos elementos:

Las zonas de inundación fluvial para un periodo de retorno de 500 años, obtenidos a partir de la información disponible en el visor web [https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/gr-gibroker/saltoVisor/fcf0e337-f813-4ed7-9b08-735bb13d9162?](https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/gr-gibroker/saltoVisor/fcf0e337-f813-4ed7-9b08-735bb13d9162?json=inundabilidadCuenca2#map=0/437487/4072025.5) disponible para información y consulta sobre los Mapas de Peligrosidad y de Riesgo de inundación de la demarcación hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluces (segundo ciclo).

Las zonas de inundación costera para un periodo de retorno de 500 años, obtenidos a partir de la información disponible en el visor web [https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/gr-gibroker/saltoVisor/fcf0e337-f813-4ed7-9b08-735bb13d9162?](https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/gr-gibroker/saltoVisor/fcf0e337-f813-4ed7-9b08-735bb13d9162?json=inundabilidadCuenca2#map=0/437487/4072025.5) disponible para información y consulta sobre los Mapas de Peligrosidad y de Riesgo de

inundación de la demarcación hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluces (segundo ciclo).

Las zonas de flujo preferente, constituidas por la unión de la zona o zonas donde se concentra preferentemente el flujo durante las avenidas, o vía de intenso desagüe, y de la zona donde, para la avenida de 100 años de periodo de retorno, se puedan producir graves daños sobre las personas y los bienes, quedando delimitado su límite exterior mediante la envolvente de ambas zonas. Esta zonas han sido obtenidas a partir de la información disponible en el visor web [https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/gr-gibroker/saltoVisor/fcf0e337-f813-4ed7-9b08-735bb13d9162?](https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/gr-gibroker/saltoVisor/fcf0e337-f813-4ed7-9b08-735bb13d9162?json=inundabilidadCuenca2#map=0/437487/4072025.5) disponible para información y consulta sobre los Mapas de Peligrosidad y de Riesgo de inundación de la demarcación hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluces (segundo ciclo).

4.3.7.- Costas y espacio litoral

Distinguimos dentro de este apartado un doble nivel de regulación: el de la normativa sectorial en materia de Costas y la regulación del Espacio Litoral que se contiene en la LUSA.

Costas

El marco legislativo sectorial en materia de de Costas lo constituyen:

- La Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (en adelante, LC) -que ha de completarse con las disposiciones de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral-.
- y el Reglamento General de Costas, aprobado por Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre (en adelante, RC).

En base a la normativa sectorial de Costas, se definen los bienes que integran el Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT), de propiedad estatal, así como una serie de espacios colindantes a éste que reciben la denominación de servidumbres legales; en concreto, servidumbre de protección, servidumbre de tránsito y servidumbre de acceso al mar.

Según lo establecido en los artículos 3 y 5 del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, son bienes de **dominio público marítimo-terrestre**, en virtud de lo dispuesto en el artículo 132.2 CE y 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio:

- La ribera del mar y de las rías, que incluye la zona marítimo-terrestre o espacio comprendido entre la línea de bajamar escorada o máxima viva equinoccial, y el límite hasta donde alcanzan las olas en los mayores temporales conocidos, (...) así como las marismas, albuferas, marjales, esteros y, en general, las partes de los terrenos bajos que se inundan, y las playas o zonas de depósito de materiales sueltos.

- El mar territorial y las aguas interiores.
- Los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental.
- Las accesiones a la ribera del mar por depósito de materiales o por retirada del mar, cualesquiera que sean las causas.
- Los terrenos ganados al mar como consecuencia directa o indirecta de obras, y los desecados en su ribera.
- Los terrenos cuya superficie sea invadida por el mar.
- Los acantilados sensiblemente verticales, que estén en contacto con el mar o con espacios de dominio público marítimo-terrestre, hasta su coronación.
- Los terrenos deslindados como dominio público que por cualquier causa han perdido sus características naturales de playa, acantilado, o zona marítimo-terrestre, salvo lo previsto en los artículos 18 de la Ley 22/1988, de 28 de julio y 38 de este Reglamento.
- Los islotes en aguas interiores y mar territorial.
- Los terrenos incorporados por los concesionarios para completar la superficie de una concesión de dominio público marítimo-terrestre que les haya sido otorgada, cuando así se establezca en las cláusulas de la concesión.
- Los terrenos colindantes con la ribera del mar que se adquieran para su incorporación al dominio público marítimo-terrestre.
- Las obras e instalaciones construidas por el Estado en dicho dominio.
- Las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima, construidas por el Estado cualquiera que sea su localización, así como los terrenos afectados al servicio de las mismas, que se regularán por lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
- Los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal, que se regularán por su legislación específica.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 132.1 CE, los bienes de dominio público marítimo-terrestre son inalienables, imprescriptibles e inembargables (artículo 7 LC), admitiéndose como único derecho, los usos y aprovechamiento adquiridos de acuerdos a la presente Ley.

En este sentido, la Disposición adicional undécima LC, determina que los bienes declarados de interés cultural situados en dominio público marítimo-terrestre quedarán sujetos al régimen concesional previsto en la presente Ley, a cuyo efecto la Administración otorgará la correspondiente concesión, en el plazo de un año a contar desde la fecha de la declaración de interés cultural. Asimismo, a los bienes declarados de interés cultural que se encuentren situados en el dominio público marítimo-terrestre, la zona de servidumbre de tránsito, de servidumbre de protección o de influencia se les aplicarán las medidas derivadas de dicho régimen con

preferencia a las contenidas en esta Ley, sin perjuicio de lo previsto en la disposición transitoria tercera apartado 3.3.º

Con carácter general, la utilización del DPMT debe ser acorde con la naturaleza del mismo, de acuerdo con lo regulado en el artículo 31 LC. Asimismo, de acuerdo con lo regulado en el artículo 32 LC, únicamente se podrá permitir la ocupación de dicho dominio para aquellas actividades o instalaciones, que por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación, previo a la obtención del título habilitante para su ocupación.

La delimitación de los suelos colindantes a la Zona de Dominio Público Marítimo-Terrestre, sujetos a distintas servidumbres legales, quedan establecidos en los artículo 23 ss. LC.

Según los artículo 23 ss. LC, la **servidumbre de protección** recaerá sobre una zona de 100 metros medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar que podrá ser ampliada hasta un máximo de otros 100 metros, cuando sea necesario para asegurar la efectividad de la servidumbre, en atención a las peculiaridades del tramo de costa de que se trate.

En los márgenes de los ríos hasta donde sean sensibles las mareas esta zona podrá reducirse hasta un mínimo de 20 metros, igualmente ocurre en aquellos tramos litorales que, a la entrada en vigor de la Ley 22/1988, de 28 de julio, estuvieran ya clasificados como urbanos.

En los terrenos comprendidos en esta zona se podrán realizar cultivos y plantaciones y en los primeros 20 metros no se podrán depositar temporalmente objetos o materiales arrojados por el mar y realizar operaciones de salvamento marítimo no pudiendo llevarse a cabo cerramientos, salvo en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

En esta zona quedan prohibidas, entre otras, las edificaciones destinadas a residencia o habitación, la construcción o modificación de vías de transporte interurbanas, las actividades que impliquen la destrucción de yacimientos de áridos naturales o no consolidados, el tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión, el vertido de residuos sólidos, escombros y aguas residuales sin depuración o la publicidad a través de carteles o vallas o por medios acústicos o audiovisuales.

Sólo se permite en estas zonas las obras, instalaciones y actividades que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación, como los establecimientos de cultivo marino o las salinas marítimas, o aquellos que presten servicios necesarios o convenientes para el uso del dominio público marítimo-terrestre, así como las instalaciones deportivas descubiertas.

Según el art. 27 LC, la **servidumbre de tránsito** comprende una franja de 6 metros, medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar. Esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para el paso

público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento, salvo en espacios especialmente protegidos.

En lugares de tránsito difícil o peligroso dicha anchura podrá ampliarse en lo que resulte necesario, hasta un máximo de 20 metros.

Según el art. 28 LC, la **servidumbre de acceso al mar** recaerá sobre los terrenos colindantes o contiguos al dominio público marítimo-terrestre, en la longitud y anchura que demanden la naturaleza y finalidad del acceso. En las zonas urbanas y urbanizables, estos espacios destinados al tráfico rodado deberán estar separados entre sí, como máxima, 500 metros, y los peatonales, 200 metros.

Por último, en el art. 30 LC se establece una **zona de influencia** con una anchura de 500 m desde el límite interior de la ribera del mar, en la que el planeamiento urbanístico deberá contemplar, en tramos de playa y con acceso de tráfico rodado, reservas de suelo para aparcamientos de vehículos fuera de la zona de servidumbre de tránsito y deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes; por lo que la densidad de edificación en esta zona no podrá ser superior a la media del suelo urbanizable programado o apto para urbanizar del término municipal.

Durante la fase de actos preparatorios de la redacción del Plan General, se realizó la oportuna consulta o solicitud de información previa (artículo 76 LISTA) a la Administración competente en materia de Costas, obrando informe del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de fecha 22/04/2021 comprensivo de las consideraciones sectoriales en materia de Costas en relación con el planeamiento.

De conformidad con el referido informe del MITECO, el municipio de Marbella cuenta con los expedientes de deslinde siguientes:

- DL-37-MA (O.M. de 14 de junio de 2007), desde el límite con el Término Municipal de Mijas hasta el puerto deportivo de Cabopino (incluido).
- DL-20-MA (O.M. de 14 de octubre de 1996), dunas de la playa de Artola.
- DL-22-MA (O.M. de 13 de junio de 1997), entre las dunas de Artola y el arroyo de Las Cañas.
- DL-17/8-MA (O.M. de 9 de abril de 2003), desde el arroyo de las Cañas hasta el arroyo de la Vibora.
- DL-17/7-MA (O.M. de 23 de abril de 2002), desde el arroyo de la Vibora hasta el arroyo de Real de Zaragoza.
- DL-17/6-MA (O.M. de 10 de diciembre de 2004), desde el arroyo de Real Zaragoza hasta el arroyo del Sequillo.
- DL-17/5-MA (O.M. de 28 de febrero de 2003), desde el arroyo del Sequillo hasta la urbanización Vistamar.
- DL-17/4-MA (O.M. de 5 de junio de 2001), desde la urbanización Pinomar hasta la urbanización Costabella.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



- DL-17/3-MA (O.M. de 18 de junio de 2002), desde la urbanización Costabella hasta el Borronal de la Morena (a unos 300 metros del este del arroyo de Alicate).
- DL-17/2-MA (O.M. de 18 de junio de 2002), desde unos 300 metros al Este del arroyo de Alicate (Borronal de la Morena) hasta el arroyo de Siete Revueltas.
- DL-17/1-MA (O.M. de 11 de diciembre de 2002), desde arroyo de las Siete Revueltas hasta el arroyo de Los Monteros.
- DL-21-MA (O.M. de 27 de junio de 2005), desde arroyo de Los Monteros hasta el río Real.
- DL-21-MA, tramo anulado del expediente aprobado por O.M. de 27 de junio de 2005.
- DES01/05/29/0009 (O.M. de 29 de noviembre de 2007), desde la margen izquierda del río Real hasta la margen derecha del río Guadalpin.
- DL-36-MA (O.M. de 17 de julio de 2007), desde la margen derecha del río Guadalpin hasta la margen derecha del río Verde. Servidumbre de protección anulada entre los vértices M-61 y M-63.
- DES01/05/29/0008 (O.M. de 25 de julio de 2007), desde la margen derecha del río Verde hasta la margen derecha del río Guadaiza. Recursos contenciosos 115/10 y 568/07 desestimados y 542/07 pendientes de resolución. Por O.M. de 20 de diciembre de 2016 se autoriza el inicio del expediente de posible declaración de innecesariedad entre los vértices M-25 a M-27.
- DES01/05/29/0005 (en tramitación), desde la margen derecha del río Guadaiza hasta el límite con el Término Municipal de Estepona (río Guadalmina), excepto los vértices 33 a 43.
- DES01/05/29/0005-DES10/01 (O.M. de 25 de mayo de 2018), terrenos entre vértices M-30 a M-32.

Se ha procedido a grafir en el plano de información I.4.2 (Afecciones II) los deslindes efectuados en el Término Municipal, señalando la zona de dominio público marítimo-terrestre, las servidumbres de tránsito y protección y la zona de influencia aplicables, en base a la información aportada, con fecha 12/05/2021, por la Demarcación de Costas Andalucía-Mediterráneo de Málaga, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Espacio litoral

Según se ha referido al inicio del presente apartado, adicionalmente a la regulación prevista en la normativa sectorial específica en materia de Cosas, la LISTA contiene una serie de "determinaciones para la protección del litoral" en la Sección 2ª del Título III.

En concreto, el artículo 35 LISTA: principios básicos para la ordenación del litoral, se contiene la siguiente regulación.

1. Se considera **espacio litoral**, a los efectos de esta ley, la zona de influencia del dominio público marítimo terrestre definida por la legislación específica en materia de costas, excluyendo de la misma las zonas contiguas a los márgenes de los ríos. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística podrán incorporar al espacio litoral aquellas otras zonas que se consideren necesarias para alcanzar los objetivos de protección y accesibilidad del litoral.

2. El espacio litoral debe preservarse de actuaciones que puedan menoscabar su conservación y puesta en valor como recurso territorial básico de la Comunidad Autónoma y, como tal, debe ser objeto de una ordenación compatible con la legislación básica estatal en materia de costas, la legislación sectorial que pudiese afectar a la misma y con un desarrollo sostenible adecuado a la capacidad de acogida del territorio. Se prestará especial atención a la adopción de medidas que puedan contribuir a la adaptación del litoral a los efectos del cambio climático, así como a la mitigación de factores que acentúen el mismo.

3. Las actos y usos del suelo sometidos a actos de intervención municipal y las actuaciones de transformación urbanística que, en ausencia de instrumento de ordenación territorial o sin estar expresamente previstas en él, se implanten en los suelos rústicos incluidos en el espacio litoral tendrán, a efectos de esta ley, la consideración de actuaciones con incidencia en la ordenación del territorio.

4. En las actuaciones de nueva urbanización, los terrenos incluidos en la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre que carezcan de ordenación urbanística detallada deberán ser destinados a sistema general o local de espacios libres. Asimismo, en la zona de influencia del dominio público marítimo terrestre se evitará la urbanización continua y las pantallas de edificación, procurando la localización de las zonas de uso público en los terrenos adyacentes a la zona de servidumbre de protección.

Finalmente, el artículo 36 LISTA contiene una serie de medidas específicas para la protección del espacio litoral:

1. Los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que comprendan terrenos incluidos en el espacio litoral deberán incluir, en el marco de la legislación básica estatal en materia de costas, las siguientes determinaciones específicas (...)

2. En ausencia de Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, o en caso de que estos no contengan las

determinaciones específicas contempladas en el apartado anterior, los instrumentos de ordenación urbanística general justificarán su adecuación a los criterios que establezca el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía en relación con la ordenación y protección del litoral.

En el momento de elaboración del presente documento de Aprobación Inicial, considerando que el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental se encuentra anulado y en fase de elaboración, han de considerarse las determinaciones 149 [D], 150 [N], 151 [N] y 152 [R] del POT.

4.3.8.- Montes y prevención de incendios

El marco regulatorio en materia de Montes y de Prevención de Incendios Forestales se constituye, en esencia, por las siguientes normas:

- La Ley 43/2003, de 21 de noviembre de Montes,
- La Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía.
- Decreto 208/1997, de 9 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento Forestal de Andalucía,
- La Orden de 26 de enero de 2004 por la que se aprueban las Instrucciones Generales para la Ordenación de los Montes de la Comunidad Autónoma de Andalucía,
- La Ley 5/1999, de 29 de junio, de prevención y lucha contra los incendios forestales, y
- Decreto 247/2001, de 13 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Prevención y Lucha contra los Incendios Forestales. (modificado por la Disposición Final 1ª del Decreto 371/2010, de 14 de septiembre, por el que se aprueba el Plan de Emergencia por Incendios Forestales de Andalucía).

La Ley de Montes estatal se ocupa de regular los aspectos más generales, como el concepto de Monte (art. 5), su clasificación (arts. 11 y 12), el régimen jurídico y de usos (arts. 14 y 15), etc.

De interés resulta su artículo 39, que en relación con la delimitación del uso forestal en el planeamiento urbanístico, señala lo siguiente:

"(...) Los montes pertenecientes al dominio público forestal tendrán la consideración de suelo en situación rural, a los efectos de lo dispuesto por la legislación estatal de suelo, y deberán quedar preservados por la ordenación territorial y urbanística, de su transformación mediante la urbanización".

También en cuanto a la clasificación, ha de contemplarse el artículo 27 de la Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía, que señala que "los montes de dominio público tendrán la consideración a efectos urbanísticos de **suelo no urbanizable de especial protección**".

A partir de los arts. 43 ss., la Ley de Montes regula los incendios forestales, normativa que ha de complementarse con la regulación específica referida al inicio del presente apartado; y de la que cabe extraer varios condicionantes:

La existencia de una **zona de influencia forestal**, constituida, de conformidad con el art. 3 Ley 5/1999, de 29 de junio, de Prevención y Lucha Contra los Incendios Forestales, por una franja circundante de los terrenos forestales que tendrá una anchura de 400 m.

Añade el art. 26 de esta norma que los titulares de viviendas, urbanizaciones, campings e instalaciones o explotaciones de cualquier índole ubicados en terrenos forestales o en la zona de influencia forestal adoptarán las medidas preventivas y realizarán las actuaciones que reglamentariamente se determinen en orden a reducir el peligro de incendio forestal y los daños que del mismo pudieran derivarse. Asimismo, el planeamiento urbanístico recogerá las previsiones a que se refiere el apartado anterior.

Finalmente, en cuanto a la regulación de usos y actividades en terrenos forestales y la zona de influencia forestal, los arts. 28 a 31 remiten al desarrollo reglamentario específico; en concreto a los artículos 14 a 19 y 27 ss. del Decreto 247/2001, de 13 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Prevención y Lucha contra los Incendios Forestales.

Otro aspecto relevante es la **prohibición de alteración del uso forestal de terrenos incendiados** durante, al menos, 30 años, que se contiene en el artículo 50 de Ley de Montes. Este artículo señala que:

“Las comunidades autónomas deberán garantizar las condiciones para la restauración de los terrenos forestales incendiados, y queda prohibido:

- a) El cambio de uso forestal al menos durante 30 años.*
- b) Toda actividad incompatible con la regeneración de la cubierta vegetal, durante el periodo que determine la legislación autonómica.*

Con carácter singular, las comunidades autónomas podrán acordar excepciones a estas prohibiciones siempre que, con anterioridad al incendio forestal, el cambio de uso estuviera previsto en:

- a) Un instrumento de planeamiento previamente aprobado.*
- b) Un instrumento de planeamiento pendiente de aprobación, si ya hubiera sido objeto de evaluación ambiental favorable o, de no ser esta exigible, si ya hubiera sido sometido al trámite de información pública.*

c) Una directriz de política agroforestal que contemple el uso agrario o ganadero extensivo de montes no arbolados en estado de abandono.

Asimismo, con carácter excepcional las comunidades autónomas podrán acordar el cambio de uso forestal cuando concurren razones imperiosas de interés público de primer orden que deberán ser apreciadas mediante ley, siempre que se adopten las medidas compensatorias necesarias que permitan recuperar una superficie forestal equivalente a la quemada. Tales medidas compensatorias deberán identificarse con anterioridad al cambio de uso en la propia ley junto con la procedencia del cambio de uso.

En el caso de que esas razones imperiosas de primer orden correspondan a un interés general de la Nación, será la ley estatal la que determine la necesidad del cambio de uso forestal, en los supuestos y con las condiciones indicadas en el párrafo anterior.

En ningún caso procederá apreciar esta excepción respecto de montes catalogados(...).”

En todo caso, la Ley Forestal de Andalucía (artículos 6.2 y 8.2) exige un informe preceptivo de la administración forestal cuando, en la elaboración de un planeamiento urbanístico, se prevea alterar la clasificación de terrenos forestales para su clasificación como suelo urbanizable o categoría análoga. En términos similares, el art. 39 de la Ley de Montes establece la necesidad del informe de la Administración competente para los instrumentos de planeamiento urbanístico “cuando afecten a la calificación de terrenos forestales”.

También ha de tenerse en cuenta, en relación con los suelos forestales incendiados, la previsión que contiene el apartado 1º de la **Disposición Adicional Sexta TRLS**:

“Los terrenos forestales incendiados se mantendrán en la situación de suelo rural a los efectos de esta ley y estarán destinados al uso forestal, al menos durante el plazo previsto en el artículo 50 de la Ley de Montes, con las excepciones en ella previstas”.

Finalmente, el establecimiento de una **franja de seguridad de una anchura mínima de 15 metros** en los núcleos de población, edificaciones, instalaciones de carácter industrial y urbanizaciones, libre de residuos, matorral y vegetación herbácea.

Obra en el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Informe del Servicio de Gestión Forestal de fecha 17/03/2021, que contiene las siguientes consideraciones en relación con los Montes del Municipio:

Según el Catálogo de Montes Públicos de Andalucía, en el Término Municipal de Marbella se sitúan los siguientes montes públicos:

DENOMINACIÓN	CÓDIGO	DESLINDE		AMOJONAMIENTO	
		FECHA RESOLUCIÓN	N.º EXPTE.	FECHA RESOLUCIÓN	N.º EXPTE.
Sierra Blanca	MA-1008-JA	03/12/1964	MO/00063/1964	13/05/1976	MO/00060/1976
Zona de Protección del Embalse de la Concepción	MA-60007-JA	No consta		No consta	

Ambos son titularidad de Comunidad Autónoma de Andalucía. El primero se encuentra deslindado y amojonado. El segundo, no; siendo los límites oficiales del mismo, en tanto no se produzca su deslinde, los que figuran en la Red de Información Ambiental de Andalucía, disponibles en: <http://laboratoriolediam.cica.es/ContenidosRediam/Matriz.do>

No obstante, se han detectado otros 2 montes públicos que, ateniendo a las órdenes más recientes aprobadas y vigentes de delimitación del término municipal, parte de ellos estarían dentro del mismo, aunque de acuerdo al Catálogo de Montes públicos de Andalucía, pertenecerían en su totalidad a los términos municipales de municipios colindantes.

Estos espacios, que cuentan con el correspondiente expediente de deslinde, son:

DENOMINACIÓN	CÓDIGO	DESLINDE		AMOJONAMIENTO	
		FECHA RESOLUCIÓN	N.º EXPTE.	FECHA RESOLUCIÓN	N.º EXPTE.
Sierra Blanca	MA-10007-JA	05/07/2006	MO/04147/2003	28/10/2009	MO/00007/2009 (Parcial)
Sierra Blanca	MA-30039-AY	16/07/1955	MO/00018/1955	No consta	

En el plano de información I.4.1 (Afecciones I) se ha procedido a graficar la delimitación de los Montes Públicos relacionados anteriormente con base en la información obtenida en el portal de descargas del REDIAM.

4.3.9.- Policía sanitaria mortuoria. Cementerios

El marco normativo en esta materia lo constituye, en esencia, el Decreto 95/2001, de 3 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Policía Sanitaria Mortuoria (Andalucía), debiendo advertirse las modificaciones operadas por el Decreto 62/2012, de 13 de marzo (BOJA 27.03.2012) y por el Decreto 36/2014, de 11 de febrero (BOJA 20.02.2014).

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARÍA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Y, de aplicación supletoria en todo lo no regulado por la norma anterior, resulta de aplicación el Decreto 2263/1974, de 20 de julio, Reglamento Policía Sanitaria Mortuoria; ello en virtud de la Disp. Final Primera del Decreto 95/2001, de 3 de abril.

Establece el artículo 39 del Decreto andaluz lo siguiente:

1. El emplazamiento de cementerios deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) Los terrenos serán permeables.

b) Alrededor del suelo destinado al cementerio se establecerá una **zona de protección de 50 metros** de anchura, libre de toda construcción, que podrá ser ajardinada.

2 La zona de protección podrá reducirse o eliminarse de forma justificada, previo informe de evaluación de impacto en salud de la Consejería competente en materia de salud.

Cualquier modificación en la zona de protección, tanto si afecta a la clasificación, a la categoría o al uso del suelo, estará sometida igualmente a informe de evaluación de impacto en salud.

3. La delimitación de la zona de protección no conllevará por sí sola la situación de fuera de ordenación de edificaciones existentes legalmente construidas, salvo que así lo prevea expresamente el correspondiente instrumento de planeamiento.

4. La ampliación de cementerios que supongan incremento de superficie, así como aquellas que aún no suponiendo incremento de superficie sí conlleven aumento del número total de sepulturas previstas en el proyecto inicial requerirán igualmente informe de evaluación de impacto en salud.

5. El informe de evaluación de impacto en salud previsto en el presente artículo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 58.2 de la Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía, tendrá carácter preceptivo y vinculante, y se evacuará en el plazo de tres meses, entendiéndose favorable si no se emite en el plazo señalado.

Por su parte, el art. 40 contiene las siguientes previsiones para el planeamiento urbanístico:

1. Las diferentes figuras del planeamiento urbanístico en Andalucía deberán ajustarse, en el momento de su revisión y en el supuesto de nuevo planeamiento, a las normas sobre emplazamiento de cementerios previstas por este Reglamento.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 56 a 59 de la Ley 16/2011, de 23 de diciembre, y de conformidad con el artículo 56.1.b) 2.º de la citada Ley 16/2011, de 23 de diciembre, en los procedimientos de aprobación de instrumentos de planeamiento de desarrollo urbanístico, siempre que afecten a las condiciones de emplazamiento de cementerios, por su especial incidencia en la salud humana, será preceptivo y vinculante el informe de evaluación de impacto en salud. Dicho informe se evacuará en el plazo de tres meses, entendiéndose favorable si no se emite en el plazo señalado.

En el plano de información I.4.2 (Afecciones II) se han procedido a graficar los cementerios existentes en el término municipal, así como las zonas libres de construcción.

4.3.10.- Residuos. Suelos contaminados

La normativa reguladora en materia de suelos contaminados se integra, principalmente, por las siguientes:

En el ámbito europeo:

- Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas.

En el ámbito estatal:

- Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
- Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

En el ámbito autonómico:

- Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.
- Decreto 18/2015, de 27 de enero, por el que se aprueba el reglamento que regula el régimen aplicable a los suelos contaminados (incluyendo la modificación operada por Decreto-ley 2/2020, de 9 de marzo, de mejora y simplificación de la regulación para el fomento de la actividad productiva de Andalucía).

La nueva Ley de Residuos, a tenor de su art. 11, tiene por objeto regular el régimen jurídico aplicable a la puesta en el mercado de productos en relación con el impacto en la gestión de sus residuos, así como el régimen jurídico de la prevención, producción y gestión de residuos, incluyendo el establecimiento de instrumentos económicos aplicables en este ámbito, y el régimen jurídico aplicable a los suelos contaminados. Por su parte, corresponde al art. 12 realizar la distribución de competencias entre Estado, CCAA y Administración Local en la materia.

El el Título VIII de la norma estatal (artículos 98 a 103) donde se contiene la regulación relativa a los **suelos contaminados**.

A estos efectos, establece el art. 99.3 que la declaración de suelo contaminado obligará al sujeto responsable a realizar las actuaciones necesarias para proceder a su descontaminación y recuperación, en la forma y plazos que determinen las respectivas comunidades autónomas y que, en todo caso, con carácter general no superará los tres años, salvo que por razones técnicas asociadas al proceso de descontaminación se requiera de un plazo mayor. El alcance y ejecución de las actuaciones será tal que garantice que la contaminación remanente, si la hubiera, se traduzca en niveles de riesgo aceptables de acuerdo con el uso del suelo.

Cabe subrayar, siguiendo las prescripciones del art. 99.5 que se procederá a notificar a los ayuntamientos correspondientes las resoluciones de descontaminación y recuperación del suelo indicando los usos del suelo para los que se realizaron dichas actuaciones, a efectos, entre otros, de su coordinación y coherencia con la regulación urbanística actual o futura de los usos del suelo.

En el ámbito autonómico, la GICA, en el Capítulo IV del Título IV (arts. 89 ss.), se ocupa de la Calidad Ambiental del suelo. En su art. 92, establece que la Consejería competente en materia de medio ambiente elaborará un inventario de suelos potencialmente contaminados en la Comunidad Autónoma en el que se incluirán los emplazamientos que estén o que pudieran haber estado afectados por actividades calificadas como potencialmente contaminantes de los suelos, así como todos aquellos supuestos en que se presuma la existencia de sustancias o componentes de carácter peligroso.

Por su parte, el art. 93 establece que la declaración y delimitación de un determinado suelo como contaminado corresponde a la Consejería competente en materia de medio ambiente; y que para declarar un suelo como contaminado se tendrán en cuenta los criterios y estándares recogidos en la normativa básica y los que se determinen reglamentariamente en función de la naturaleza y de los usos del suelo.

Finalmente, se contempla que los sujetos obligados a la limpieza y recuperación de los suelos declarados como contaminados deberán presentar un proyecto con las operaciones necesarias para ello, ante la Consejería competente en materia de medio ambiente, para su aprobación. Tras la comprobación de que se han realizado de forma adecuada las operaciones de limpieza y recuperación del suelo contaminado, la Consejería competente en materia de medio ambiente declarará que el mismo ha dejado de estar contaminado.

Corresponde al Decreto 18/2015, de 27 de enero, por el que se aprueba el reglamento que regula el régimen aplicable a los suelos contaminados, establecer el régimen jurídico aplicable a los suelos contaminados, así como a los suelos potencialmente contaminados, ubicados en la

Comunidad Autónoma de Andalucía, en desarrollo del Capítulo IV del Título IV de la GICA.

Del Reglamento autonómico, cabe destacar la definición, en el art. 3, de las actividades potencialmente contaminantes del suelo, como aquellas actividades de tipo industrial o comercial en las que, ya sea por el manejo de sustancias peligrosas, ya sea por la generación de residuos, se puede contaminar el suelo. A los efectos de este Reglamento, tendrán la consideración de tales las incluidas en el Anexo I del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, con sus equivalencias de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2009, contenida en el Real Decreto 475/2007, de 13 de abril. Así mismo, se consideran actividades potencialmente contaminantes del suelo las incluidas en algunos de los supuestos del artículo 3.2 del citado Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, o norma que lo sustituya.

Por otro lado, en su art. 55.1, establece que la Administración que formule un instrumento de planeamiento sometido a procedimiento de evaluación ambiental de acuerdo con lo establecido en el artículo 36.1.c) GICA, que contemple cambios de uso en terrenos en los que se desarrollen o hayan desarrollado actividades potencialmente contaminantes del suelo, requerirá a los propietarios de dichos terrenos un informe histórico de situación, con el contenido previsto en el Anexo II, advirtiendo explícitamente de las consecuencias del incumplimiento de dicha obligación según lo establecido en los artículos 143, 144 y 145 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, sobre disciplina ambiental en materia de calidad ambiental del suelo. En este supuesto, la Administración que formule el planeamiento procederá a elaborar de oficio dicho informe histórico de situación, en función de los datos de que disponga, pudiendo repercutir los costes asociados sobre el obligado.

4.3.11.- Hidrocarburos. Energía

Integran el marco jurídico en la materia:

- Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos.
- Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural.
- Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.
- Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09; y
- Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

Con base en lo dispuesto en el artículo 107 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, se regula la afección a fincas particulares derivada de la construcción de las instalaciones gasistas y los oleoductos.

Las limitaciones al uso de la propiedad, así como las afecciones provocadas por las líneas eléctricas, quedan establecidas por el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica y por el Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09.

Cualquier actuación en el entorno de una línea eléctrica o de sus instalaciones está sujeta a las limitaciones y servidumbres establecidas en la citada legislación.

En el plano I.4.2 (Afecciones II) se ha procedido a graficar el gasoducto Málaga-Estepona, que discurre por el término municipal; así como las líneas eléctricas; según información proveniente de la Agencia Andaluza de la Energía, adaptada a la cartografía.

4.3.12.- Aeropuertos

En materia de aeropuertos y helipuertos es de aplicación el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, así como Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Los Helipuertos municipales o autonómicos de uso público o de uso restringido precisan para su puesta en uso y operativa un certificado de compatibilidad de dicha infraestructura con el espacio aéreo otorgado por la Dirección General de Aviación Civil del MITMA, no generando su infraestructura afección o protección alguna en su entorno inmediato desde el punto de vista urbanístico.

Por su parte, según señala la Disposición Adicional 2ª del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio:

“Las Administraciones u organismos competentes para la tramitación del planeamiento territorial o urbanístico remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuaria o espacios

sujetos a las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores (...):”

Dentro del marco de consultas previas con los distintos sectoriales, con fecha 01/04/2020 se recibe contestación de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la cual señalan que no procede emitir informe ni será necesario remitir el planeamiento a este Centro Directivo, por no incluir el T.M. de Marbella ningún aeropuerto de interés general; ni tampoco afectar a los espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas.

No obstante, se advierte que la ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, aerogeneradores, etc.) que eleve a una altura superior a 100 m. sobre el terreno o nivel del mar requerirá informa previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

4.3.13.- Telecomunicaciones

En el marco de la cooperación interadministrativa y consultas previas a las distintas administraciones, en fecha de 04/05/2020 se recibe informe por parte de la Dirección General de Telecomunicaciones y Ordenación de los Servicios de Comunicación Audiovisual (Ministerio de Asuntos Económicos y transformación Digital) que contiene un elenco de consideraciones generales con base en la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones:

- Derecho de los operadores a la ocupación del dominio público o de la propiedad privada y normativa aplicable (artículos 29 ss. Ley General de Telecomunicaciones).
- Ubicación compartida y uso compartido de la propiedad pública o privada (art. 32).
- Normativa elaborada por las administraciones públicas que afecte al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas (art. 34).
- Obligación de la obtención de licencia municipal para la instalación, puesta en servicio o funcionamiento de infraestructuras de telecomunicación (Ley 12/2012, de 26 de diciembre, de medidas urgentes de liberalización del comercio y de determinados servicios).
- Características de las infraestructuras que conforman las redes públicas de comunicaciones electrónicas en los instrumentos de planificación urbanística.
- Infraestructuras de telecomunicaciones en los edificios.
- Publicación de la normativa dictada por cualquier Administración Pública que afecte al despliegue de redes públicas de

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARÍA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



comunicaciones electrónicas (art. 31 Ley General de Telecomunicaciones).

- Adaptación de normativa y los instrumentos de planificación territorial o urbanística elaborados por las administraciones públicas competentes que afecten al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas.
- Medidas para reducir el coste del despliegue de las redes de comunicaciones electrónicas de alta velocidad.

4.3.14.- Puertos

En relación al sistema portuario, el Plan General incorpora como parte del Sistema General de Comunicaciones el conjunto de elementos y espacios destinados al atraque y servicio de embarcaciones marítimas, así como las instalaciones propias del transporte, comercio y recreo que de dicho uso se derivan. El sistema general portuario lo conforman 4 puertos que se localizan en el término municipal: Puerto de Cabopino, Puerto Pesquero (Marina La Bajadilla), Puerto Deportivo Virgen del Carmen y Puerto Banús.

El régimen de los sistemas portuarios de Marbella está sujeto a su propia legislación autonómica en esta materia. No obstante, el Plan puede proponer mejoras y adecuaciones, a recoger en los correspondientes Planes Especiales del sistema de conexión puerto-ciudad de cara a poner en valor los usos portuarios, impulsar y mejorar su accesibilidad desde la ciudad e integrar urbanísticamente ambos sistemas de manera coordinada.

A este respecto, se contiene información en el plano de información I.8 (sistema de movilidad existente) el grafiado de los puertos existentes.

Ninguno de los cuatro puertos ubicados en el Municipio son puertos de interés general (art. 4 Ley de Puertos del Estado). En consecuencia, resultan de aplicación a los mismos las previsiones de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Por su incidencia en la planificación urbanística, cabe destacar el artículo 11 de la ley autonómica, que establece lo siguiente:

1. (...).

2. Los instrumentos de planeamiento general del municipio calificarán el puerto como sistema general portuario, debiendo contener, en relación con este sistema general, las determinaciones básicas relativas a su accesibilidad y conectividad, a efectos de garantizar la coherencia con el modelo territorial y con la estructura general y orgánica que configura el Plan.

3. La superficie del sistema general portuario no computará a los efectos de determinación de dotaciones, reservas y equipamientos según los distintos tipos de suelo.

Añade el artículo 12 de la norma autonómica que “el sistema general de cada puerto se desarrollará urbanísticamente mediante un plan especial de ordenación, que formulará la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y aprobará la Consejería competente en materia de urbanismo, por su carácter supralocal, a propuesta de aquella (...); añadiendo además el apartado 3 del mismo artículo las determinaciones que han de contener los referidos Planes Especiales.

Cabe también hacer mención a las recientes modificaciones de la norma portuaria andaluza operadas por el Decreto-ley 26/2021, de 14 de diciembre, por el que se adoptan medidas de simplificación administrativa y mejora de la calidad regulatoria para la reactivación económica en Andalucía. En concreto, en cuanto a la delimitación de los espacios y usos portuarios (cuya eventual aprobación determina la necesidad de modificar los planes urbanísticos que se vieran afectados), los planes especiales de ordenación de puertos o los usos en el dominio público portuario (art. 16 de la Ley de Puertos de Andalucía), entre otros.

Dentro del marco de colaboración interadministrativa y consultas o solicitud de información previa a las distintas Administraciones sectoriales, con fechas, respectivamente, de 5/12/2019 y 19/02/2020, se solicitó información previa/colaboración a las Administraciones autonómica y estatal en materia de puertos, sin que se haya producido respuesta alguna por parte de las referidas Administraciones.

En otro orden de cosas, en el ámbito estratégico la Comunidad Autónoma cuenta con el **Plan Director de Puertos de Andalucía 2014-2020**, redactado con el objetivo de establecer unos criterios que permitan que la actividad en las infraestructuras portuarias de Andalucía se desarrolle de forma sostenible tanto en términos económicos como medioambientales, de forma ordenada y compatible con la protección de las costas, el paisaje, los recursos naturales y culturales y, especialmente, los espacios naturales y culturales protegidos.

Sin ánimo de ser exhaustivos, entre sus objetivos y principios, así como entre sus principales líneas de actuación, pueden identificarse las siguientes:

- Entre sus objetivos y principios inspiradores, se encuentra mejorar la integración de los puertos con la ciudad. En este punto, se refiere que los ciudadanos tendrían que sentir el puerto no como un recinto excluyente en manos de la Administración y para el disfrute solo de unos pocos, sino como algo propio: como un espacio público más de la ciudad. Por tanto, promueve actuaciones encaminadas a mejorar su integración con la ciudad, tanto desde un punto de vista físico y de accesibilidad como funcional.

• En el apartado 4.6 (El Puerto y La Ciudad) se habla de la integración del puerto con su entorno urbano y las propuestas de mejora.

• Asimismo, en el apartado 4.7 (de la movilidad y accesibilidad tanto internas como externas con la ciudad), se proponen genéricamente actuaciones de mejora y fomento de la movilidad eficiente y sostenible, aunque estos puntos genéricos se enfocan principalmente a los puertos con tráfico de mercancías y pasajeros.

• Y, entre sus ejes y líneas de actuación generales, el Plan Director define el Eje 5 (Relación Puerto-Ciudad) como principio inspirador de abrir los puertos a la ciudadanía, al desarrollo urbano y permitir usos complementarios y compatibles con el uso portuario. En concreto, dicho Eje contempla cinco líneas de actuación; la mayoría de ellas con necesidad de coordinar con el Ayuntamiento: usos en el área de contacto (bordes), accesibilidad, movilidad, tratamiento de cerramientos y puesta en valor de infraestructuras y edificios portuarios.

• Respecto de la movilidad, se enfoca principalmente a la movilidad interna y externa de los puertos con tráfico de mercancías y pasajeros. No obstante, para todos los puertos, las nuevas conexiones viarias o sus modificaciones y de sus aparcamientos vinculados deben acordarse entre puerto y ciudad a través del Plan General y, en su caso, un Plan Especial de Ordenación de accesos y aparcamientos, pudiéndose contemplar incluso carriles bici, paradas de bus y accesos peatonales al entorno de borde y dentro del ámbito del puerto.

4.3.15.- Ferrocarriles

El marco normativo se distribuye entre las competencias estatales y autonómicas en materia de ferrocarriles.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en su artículo 7, establece lo siguiente:

“Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.

Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

las zonas de servicio reguladas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento para que por éste se emita, en el plazo de dos meses computados desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, un informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto urbanístico.

No podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio informativo aprobado definitivamente.

En el caso de estudios informativos en tramitación que, no habiendo sido aún aprobados, hayan sido sometidos a información pública, la administración competente en materia de ordenación territorial o urbanística, según corresponda, procederá en cada caso, en las zonas afectadas por los trazados y actuaciones ferroviarias objeto de la mencionada información pública, a la suspensión de la aprobación de nuevas clasificaciones y calificaciones de suelo y de los efectos de las ya aprobadas, como también a la suspensión del otorgamiento de nuevas autorizaciones y licencias urbanísticas, hasta tanto se apruebe el estudio, con un plazo máximo de suspensión de un año a partir de la fecha de publicación del anuncio de la información pública del correspondiente estudio, el cual podrá prorrogarse motivadamente por el Ministerio de Fomento, por un plazo máximo de seis meses.

Se excluye de lo anterior aquellas actuaciones administrativas de carácter territorial, urbanístico o edificatorio que si fuesen compatibles con la futura actuación ferroviaria o se limiten a la mera conservación y mantenimiento de lo existente, previo informe vinculante del Ministerio de Fomento (...).

Por su parte, la Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía, señala en su artículo 11:

“Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias en materia de ferrocarriles por la

Administración de la Junta de Andalucía o por las entidades públicas de ella dependientes.

Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial podrá, con anterioridad a esta, solicitar información previa a la Consejería competente en materia de transportes y de la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias, quienes deberán emitirla en el plazo de un mes. En todo caso, tendrán carácter vinculante para el órgano con facultades para acordar la aprobación inicial citada, a los efectos previstos en el presente apartado, las determinaciones y previsiones contenidas en los planes de ordenación territorial. Aprobado inicialmente el instrumento de planeamiento urbanístico, éste se someterá a informe vinculante de la Consejería competente en materia de transportes y de la entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias, y que deberán emitirlo en el plazo máximo de tres meses. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado, se entenderá su conformidad al plan propuesto (...).

Dentro del marco de colaboración interadministrativa y consultas o solicitud de información previa a las distintas Administraciones sectoriales, con fechas, respectivamente, de 5/12/2019 y 19/02/2020, se solicitó información previa/colaboración a las Administraciones autonómica y estatal en materia de ferrocarriles, sin que se haya producido respuesta alguna por parte de las referidas Administraciones.

4.3.16.- Comercio interior de Andalucía

De conformidad con el artículo 3 del Decreto Legislativo 1/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Comercio Interior de Andalucía, se entiende por actividad comercial de carácter minorista el ejercicio profesional y con ánimo de lucro de ofertar artículos o mercancías para su venta a los destinatarios finales.

La normativa reguladora de esta actividad, también contiene condicionantes que han de ser considerados por la ordenación urbanística. En síntesis, pueden relacionarse los siguientes condicionantes existentes en la norma referida:

En primer lugar, con carácter general, en relación con las grandes superficies minoristas (definidas como todo establecimiento de carácter individual o colectivo, en el que se ejerza la actividad comercial minorista y tenga una superficie útil para la exposición y venta al público superior a

2.500 metros cuadrados), establece el art. 22 que cualquier implantación de las mismas se someterá a lo dispuesto en la normativa vigente en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

El art. 25 contiene los siguientes “criterios de aplicación general”:

1. Serán aplicables a la implantación de todas las grandes superficies minoristas los siguientes criterios territoriales:

a) La cohesión y el equilibrio territorial mediante el fomento de la centralidad a través de la definición de espacios estratégicos para la ubicación de una oferta supramunicipal, localizados en los municipios que componen la zona, en función de los niveles de jerarquía establecidos en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

b) La ciudad compacta, a través de la preferencia por los sectores limítrofes o contiguos a áreas urbanas, capaces de articular territorios fragmentados y de contribuir en todo caso a consolidar un espacio urbano compacto y diversificado, evitando soluciones aisladas de implantación que conlleven efectos expansivos no deseados.

c) La cercanía y el fácil acceso de la oferta comercial para las personas consumidoras.

d) La previsión de la capacidad de la red viaria, urbana e interurbana, y de las redes generales de servicio necesarias, para soportar los flujos de tráfico que genere la nueva implantación.

e) La conexión con redes de transporte público, en especial las de gran capacidad.

f) La preferencia por la ampliación de las instalaciones comerciales existentes, frente a la instalación de establecimientos aislados.

2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico podrán definir como deberes de la urbanización para la implantación de una gran superficie minorista, los previstos en el capítulo II del título II de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (norma derogada en la actualidad).

3. En ningún caso podrá planificarse o autorizarse la implantación de grandes superficies minoristas en suelo clasificado como no urbanizable.

Por su parte, el art. 26 regula la estrategia de planificación:

1. El planeamiento comercial, territorial o urbanístico que prevea o permita la implantación de grandes superficies minoristas, deberá utilizar los conceptos y definiciones de este

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



texto refundido sobre establecimiento comercial, grandes superficies minoristas, superficie útil para la exposición y venta al público y espacios comerciales (...).

3. Igualmente, el planeamiento urbanístico, cuando permita la implantación de una o más grandes superficies minoristas, deberá valorar el suelo comercial previsto y los problemas de accesibilidad, utilización de infraestructuras y servicios públicos derivados de estas implantaciones.

4. La planificación, en los supuestos anteriores, deberá contener entre sus determinaciones una estrategia relativa a la implantación de las grandes superficies minoristas, de acuerdo con los criterios previstos en este texto refundido.

4.3.17.- Contaminación acústica. Ruido

Se compone el marco regulatorio de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y del RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

La Ley tiene por objeto prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica, para evitar y reducir los daños que de ésta pueden derivarse para la salud humana, los bienes o el medio ambiente. Por su parte, el RD 1367/2007 establece las normas necesarias para el desarrollo y ejecución de la Ley 37/2003, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

El art. 6 de la Ley establece la obligación de los Ayuntamientos de adaptar el planeamiento urbanístico a las disposiciones la misma y de sus normas de desarrollo. Adicionalmente, el art. 17 señala que el planeamiento urbanístico deberá tener en cuenta las previsiones establecidas en esta ley, en las normas dictadas en su desarrollo y en las actuaciones administrativas realizadas en ejecución de aquéllas. Se regulan en la Ley las áreas acústicas, los índices acústicos, los mapas de ruido, los mecanismos de prevención y corrección de la contaminación acústica, etc.

Respecto del RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, resulta relevante la regulación, en su art. 5, de la delimitación de los distintos tipos de áreas acústicas, que se clasificarán en atención al uso predominante del suelo; así como los criterios para determinar la inclusión de un sector del territorio en un tipo de área acústica que se desarrollan en el Anexo V de la norma.

Se recoge en el Estudio Acústico las determinaciones exigidas por la legislación de Ruidos

4.3.18.- Transporte de mercancías

Con independencia de las cuestiones de ámbito supramunicipal contenidas en el POTA, la regulación específica corresponde a la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

De esta norma, cabe identificar las siguientes previsiones:

El art. 5.2, establece que:

Cuando la mejora de la eficiencia del sistema de transporte de mercancías en un ámbito urbano lo demande, los instrumentos de planeamiento urbanístico general contendrán las previsiones adecuadas en orden al establecimiento de las áreas de transporte de mercancías reguladas en la presente Ley.

Las áreas de transporte de mercancías se encuentran definidas en su art. 6, en los siguientes términos:

"(...) son zonas debidamente delimitadas, integradas por espacios continuos o discontinuos, destinadas a prestar servicios a los usuarios y a las empresas del sector del transporte, así como a facilitar la localización de éstas, en el ámbito de las cuales los distintos operadores pueden realizar, autónoma, conjunta o coordinadamente, actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución y contratación de mercancías."

Por otro lado, el art. 10 define las estaciones de transporte de mercancías:

"(...) Las estaciones de transporte de mercancías son las áreas de transporte de mercancías integradas únicamente por una zona demanial destinada a concentrar las salidas y llegadas a una población o área territorial de los vehículos de transporte, así como a facilitar la coordinación intermodal y la mejora de las condiciones del transporte, la circulación y el tráfico en aquéllas."

Y, en cuanto a la calificación urbanística de las estaciones de transporte de mercancías, el art. 17 establece:

"Las estaciones de transporte de mercancías podrán calificarse por los instrumentos de planeamiento general municipal y sus instrumentos de desarrollo como dotaciones de transporte y comunicaciones con carácter de sistemas generales o locales, según su importancia y funciones en el contexto territorial en el que se implanten."

4.3.19.- Paisaje

La LUISA contiene, en la Sección 3ª del Capítulo I del Título III, las "determinaciones para la protección del paisaje".

Art. 37: Concepto de paisaje y criterios de integración paisajística.

1. Se entiende por paisaje, a los efectos de esta Ley y de acuerdo con la definición del Convenio Europeo del Paisaje, cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales, humanos o de ambos.

2. La política del paisaje comprenderá la formulación por parte del Consejo de Gobierno, a propuesta de la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, de las estrategias y directrices que permitan la adopción de medidas específicas dirigidas a la protección, gestión y ordenación de los paisajes, de acuerdo con las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y de los instrumentos de planificación ambiental.

3. El paisaje debe integrarse en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística y, en general, ser tenido en cuenta en todas las políticas sectoriales en aras de la consecución de los objetivos de calidad paisajística.

4. Los instrumentos de ordenación incorporarán un diagnóstico del paisaje del ámbito de referencia, que tendrá el siguiente contenido mínimo:

a) La identificación de los recursos y áreas de interés paisajístico para su preservación y puesta en valor.

b) Criterios generales o zonales de integración paisajística.

c) Identificación de actuaciones de intervención dirigidas a dotar de accesibilidad a los recursos, a la regeneración, en su caso, de áreas degradadas y a la mejora de la visibilidad o integración visual.

5. Los instrumentos de ordenación, conforme a su naturaleza y alcance, establecerán determinaciones para preservar los paisajes y para mejorar su calidad y percepción, conforme a los siguientes criterios.

a) Mantendrán el carácter y las condiciones de visibilidad de los paisajes de mayor valor y especialmente: los agropecuarios tradicionales, los abiertos y naturales, las perspectivas de conjuntos históricos y de elementos patrimoniales y el entorno de los recorridos escénicos.

b) Integrarán las actuaciones de transformación urbanística en la morfología del territorio y del paisaje, definiendo adecuadamente los bordes urbanos y la silueta urbana, y preservando la singularidad paisajística y la identidad visual del lugar.

c) Establecerán medidas para el control de los elementos con incidencia en la calidad del paisaje urbano, para poner en valor las principales vistas

y perspectivas que lo caracterizan y para recuperar los paisajes deteriorados.

6. Las actuaciones urbanísticas se adaptarán al entorno, rural o urbano, en el que se sitúan. Los proyectos que las definan tendrán en consideración los elementos naturales y patrimoniales, la topografía, y el resto de elementos que, conforme a lo establecido en los instrumentos de ordenación, conforman el carácter del paisaje de su ámbito de actuación.

Art. 38: Catálogos de Paisaje.

1. Los Catálogos de Paisaje son documentos de carácter descriptivo, analítico y prospectivo que identifican los paisajes, analizan sus características y las fuerzas y presiones que los transforman, identifican sus valores y estado de conservación, y proponen los objetivos de calidad paisajística.

2. Los Catálogos de Paisaje serán aprobados por la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo y constituyen la base técnica de apoyo para la redacción de las estrategias y directrices definidas en el apartado 2 del artículo 37, así como para la elaboración de los instrumentos de ordenación territorial y de ordenación urbanística general y del Plan de Ordenación Urbana, sin perjuicio de las competencias propias de los Municipios en esta materia. Su contenido y documentación, así como el procedimiento para su elaboración, se determinarán reglamentariamente.

4.3.20.- Conglomerados de Marbella (Inventario Andaluz de Georrecursos)

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobó el 5 de octubre de 2010 la Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Geodiversidad.

La Estrategia define las líneas maestras de actuación en relación a la gestión de este excepcional patrimonio, las cuales incluyen su protección, identificación, investigación, valoración y diagnóstico.

En el marco del desarrollo de estas líneas de trabajo y del cumplimiento de los compromisos adquiridos en la Estrategia se sitúa la actualización del Inventario Andaluz de Georrecursos, culminada en 2011.

El inventario es resultado de un extenso trabajo de recopilación, investigación y diagnóstico del Patrimonio Geológico andaluz, que incluye la valoración del interés científico, didáctico y turístico de los enclaves seleccionados, así como diagnósticos detallados y precisos sobre la calidad, potencialidad de utilización activa y estado de conservación de los hitos más significativos de la geología de Andalucía.

Este inventario incluye en el T.M. de Marbella el Georrecurso Conglomerados de Marbella, que se grafica en el Plano de información I.4.1 (Afecciones I) con base en la información obtenida de la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM).

Si bien no se tiene constancia de una normativa específica de soporte de este inventario, en la normativa estatal sobre patrimonio natural y biodiversidad encontramos varias referencias:

- Según el art. 3.18 LPNB, se entiende por geodiversidad o diversidad geológica la variedad de elementos geológicos, incluidos rocas, minerales, fósiles, suelos, formas del relieve, formaciones y unidades geológicas y paisajes que son el producto y registro de la evolución de la Tierra.
- Por su parte, según el art. 3.38 LPNB constituye el patrimonio geológico el conjunto de recursos naturales geológicos de valor científico, cultural y/o educativo, ya sean formaciones y estructuras geológicas, formas del terreno, minerales, rocas, meteoritos, fósiles, suelos y otras manifestaciones geológicas que permiten conocer, estudiar e interpretar: a) el origen y evolución de la Tierra, b) los procesos que la han modelado, c) los climas y paisajes del pasado y presente y d) el origen y evolución de la vida.
- De conformidad con el art. 28 LPNB, tendrán igualmente la consideración de espacios naturales protegidos los espacios del territorio nacional, que contengan sistemas o elementos naturales representativos, singulares, frágiles, amenazados o de especial interés geológico, que sean declarados como tales.

En definitiva, actualmente no existe una normativa específica que de soporte legal al Inventario Andaluz de Georrecursos (IAG). No obstante, su elaboración es uno de los objetivos específicos y acciones en los que se orientan los trabajos de la Consejería, encontrándose "en desarrollo" la incorporación de los elementos del IAG como figura de protección a los Planes Generales de ámbito municipal y habiéndose incorporado en los procedimientos administrativos de evaluación ambiental de planes, programas proyectos y obras, públicos y privados.

En este sentido, el Informe del Departamento de Geo y Biodiversidad incluido en el Anexo al Documento de Alcance del EAE indica que: "Es preciso que se incorpore al estudio ambiental estratégico y al instrumento de ordenación la presencia de un elemento presente en el inventario andaluz de georrecursos del año 2011, los conglomerados de Marbella, que constituyen unas estructuras y formaciones del basamento, unidades alóctonas y covertera de las cordilleras alpinas, que han de conservarse."

4.4.- LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA. PLAN ESTRATÉGICO MARBELLA-SAN PEDRO 2022

El Plan Estratégico es el resultado de un conjunto de trabajos elaborados para conocer la realidad de la ciudad de Marbella desde una perspectiva multisectorial, con la finalidad de descubrir el modelo de ciudad más idóneo para el futuro.

Los ejes estratégicos para que Marbella sea una ciudad sostenible y amable que alcance los máximos niveles de calidad de vida, que progrese desde el crecimiento inteligente e integrador, conservando su propia identidad mejorando su estructura urbana y cuidado al medio ambiente, con capacidad de generar riqueza y empleo desde la consolidación de su modelo turístico y la diversificación de su modelo productivo.

Tres son los ejes estratégicos que contiene el Plan: sostenibilidad, excelencia y conocimiento.

El primero de ellos, Marbella Ciudad Sostenible, una ciudad amable que apuesta por la mejora constante de la calidad de vida de sus ciudadanos y visitantes, sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer sus necesidades, garantizando el equilibrio entre el crecimiento económico, el medio ambiente y el bienestar social. Las Estrategias de la ciudad sostenible son:

- Movilidad sostenible
- Eficiencia y ahorro energético
- Espacios naturales, espacios públicos y paisaje urbano
- Regeneración y transformación urbana: red de infraestructuras y urbanismo de proximidad, policentrismos y cohesión urbana.
- Metabolismo urbano
- Gobernanza-multiescalar.

El segundo de ellos, Marbella Ciudad de la Excelencia, pretende ser una ciudad que ofrezca los máximos niveles de calidad de vida a sus ciudadanos, como objetivo que además es transversal en todas las estrategias propuestas, y que también disfruten de dicha excelencia los turistas y visitantes. Por tanto, el objetivo es conseguir que Marbella sea una ciudad excelente y que esa excelencia se traduzca en el mayor bienestar para sus ciudadanos y también en altos niveles de prestación de servicios a sus visitantes.

Y el tercer y último eje estratégico es Marbella Ciudad del conocimiento. La educación, la cultura, la innovación y el conocimiento representan un eje prioritario y transversal para la ciudad, capaz de conformarse en dinamizadores de un crecimiento inteligente e integrador. La apuesta decidida por estos aspectos logran ciudades más competitivas, ya que permite contar con un capital humano bien formado y especializado que impulsen la ciudad hacia un escenario más positivo y estable, además de ser complementada por medidas encaminadas al alojamiento de ese conocimiento en la ciudad evitando su fuga.

4.5.- LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA. EL PLAN GENERAL VIGENTE. MODELO DE CIUDAD

Según su propia Memoria de ordenación, el Plan de 1986 proponía una "corrección de fondo" del modelo territorial anterior que estaba basado en

la diferenciación entre los núcleos urbanos y las urbanizaciones residenciales turísticas, desarrolladas estas desordenadamente, apoyándose en las escasas infraestructuras existentes y “bloqueando” literalmente el litoral; desorden en el crecimiento que también afectaba a los núcleos urbanos, pues a partir de los años 60, el desarrollo turístico daría lugar a la aparición de zonas de ensanche, desordenadas, con bloques de gran altura y escasas dotaciones públicas junto a áreas de ciudad jardín de baja densidad situadas al noroeste de dichos núcleos.

La estructura urbana a la que se enfrenta el PGOU de 1986 está conformada por la antigua carretera N-340 (actual autovía del Mediterráneo, A-7) y una serie de vías de penetración hacia el norte o el sur, terminadas en fondo de saco, sin conexión entre ellas donde las zonas verdes ocupaban las vaguadas y la propiedad privada bloquea el acceso al litoral.

Para corregir esta situación, el Plan propone:

- Conseguir una alternancia entre las zonas libres públicas y las zonas de crecimiento, basada en la calificación como zonas libres de los suelos colindantes con los cauces públicos y las vías públicas, entre la antigua carretera N-340 y la playa.
- Establecer como límite físico del crecimiento al norte, la traza prevista para la nueva autovía, con las excepciones de Elviria y Las Lomas de Marbella.
- Configurar como gran reserva turística la zona occidental, donde concentran las operaciones más importantes de ejecución de sistemas generales, mientras que se limita el crecimiento en la zona oriental.
- Fomentar el desarrollo de lo que el Plan denomina “tercer núcleo”, en la zona de las Chapas, dotándolo de las infraestructuras y elementos estructurales necesarios.
- Prever un crecimiento ordenado de los núcleos, fundamentalmente en San Pedro Alcántara, basado en la ocupación de los suelos vacantes y de las zonas de ensanche.

Sobre estas bases el Plan define una estructura territorial y urbana basada en las siguientes operaciones:

- Creación de los sistemas generales de comunicaciones, infraestructuras, áreas libres y equipamientos necesarios para paliar los déficits existentes.
- Realización de “operaciones de cosido” entre urbanizaciones, apoyadas en la red viaria, sendas peatonales y zonas verdes.
- En los núcleos urbanos se proponen operaciones de ensanche, remodelación, rehabilitación y dotación de zonas verdes, equipamientos y servicios (incluyendo la reurbanización).
- Estas líneas de actuación se concretan con:

- La racionalización de la trama urbana, fijando alineaciones y rasantes, jerarquizando el sistema viario y disponiendo aparcamientos perimetrales a los centros.
- Una amplia dotación de equipamiento escolar que palle los déficits existentes y compense la desigual distribución espacial.
- La dotación de zonas verdes y deportivas, haciendo compatible este uso en las primeras.
- En relación a las urbanizaciones turísticas existentes o en ejecución, el Plan propone la ejecución de los viales e infraestructuras no realizadas, o las nuevas establecidas por éste, la unificación de las ordenanzas de los planes parciales, adaptándolas a las del Plan, así como la protección del arbolado.
- En relación a las nuevas urbanizaciones propuestas, el Plan propone, como cuestiones fundamentales, la protección del arbolado, que debe integrarse en la zona verde pública, el enlace de las redes viarias entre sectores y el escalonado de densidades de sur a norte

En el Plan se definen una serie de propuestas específicas para los núcleos urbanos de Marbella y San Pedro Alcántara, predominando en el primero operaciones de remodelación y de ensanche en el segundo

En el caso del núcleo de Marbella, habría que destacar la apuesta del Plan por la creación de varios parques urbanos como son el Parque del Arroyo de la Represa, el parque litoral Molino de Viento, apoyado en el paseo marítimo peatonal y el parque litoral situado en el extremo sureste del casco para potenciar el uso de las playas situadas en esta zona, así como la remodelación y acondicionamiento del parque del Calvario, río Huelo y parque de las Constitución. Además, el Plan apuesta por la protección del casco antiguo, tanto de sus edificios singulares como del conjunto urbano y de los restos de especial valor histórico-artístico o arqueológico, proponiendo la redacción de un Plan Especial de protección del medio urbano con carácter de catálogo.

Las propuestas específicas para el núcleo de San Pedro Alcántara se concretan con dos grandes operaciones de ensanche, hacia el este y hacia el sur, respectivamente, destinando al uso turístico los terrenos situados entre la variante de la carretera N-340 y el mar. Este crecimiento hacia el sur se estructura apoyado en dos parques lineales, el primero paralelo a la N-340, compatible con equipamientos culturales, recreativos y de transporte (estación de autobuses) y el segundo, perpendicular al anterior, apoyado en la avda. Marqués del Duero, que se ensancha en la zona de encuentro con la playa para incluir la Basílica paleo-cristiana. El crecimiento hacia el norte trata de integrar las urbanizaciones adyacentes y los núcleos secundarios próximos (El Ingenio y Las Medranas) con la trama urbana del núcleo.

En el casco urbano se plantea la consolidación de los vacíos existentes recuperando en cada operación suelo para la dotación de jardines, plazas y pequeños equipamientos así como la remodelación de la zona central

El Plan presta especial atención a la creación de suelo industrial en San Pedro Alcántara, situándolo entre El Salto y el casco urbano así como suelo dotacional destinado, entre otros, al uso escolar y a la conformación de un sistema perimetral de parques públicos.

4.5.1.- La clasificación del suelo

El Suelo Urbano.

El PGOU 86 clasifica como suelo urbano aquel que disponía de los elementos de urbanización previstos en el artículo 78 a.) de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (Real Decreto 1346/1976), es decir, aquellos que cuentan con acceso rodado, abastecimiento y evacuación de aguas, y suministro de energía eléctrica.

Constituyen el suelo urbano del término municipal de Marbella las siguientes zonas:

- Los núcleos urbanos principales, Marbella y San Pedro Alcántara.
- Los núcleos secundarios, Las Medranas, El Ingenio, El Salto y Fuente del Espanto.
- Las urbanizaciones exteriores a los núcleos, tanto turísticas, conjuntos hoteleros, comerciales o residenciales que disponen de todos los servicios o que, no estando totalmente urbanizadas se encuentran consolidadas en sus dos terceras partes.

A nivel de gestión, el Plan divide el suelo urbano en tres grandes grupos:

- Ámbitos asistemáticos (no incluidos en unidades de ejecución).
- Ámbitos comprendidos en Polígonos de Actuación.
- Ámbitos incluidos en Actuaciones Aisladas.

Además, en una posterior modificación del Plan que afecta a los originales ámbitos del PA-AN-18 y URP-AN-10, se delimitan tres nuevos ámbitos incluidos en unidades de ejecución, sin que formen parte de ningún polígono de actuación.

Los ámbitos no incluidos en unidades de ejecución, además de los núcleos de Marbella y San Pedro, lo constituyen diversas bolsas de suelo dispersas en el territorio:

- En Nueva Andalucía lo conforman determinadas áreas ya consolidadas en el año 1986 en el entorno de Puerto Banús, una urbanización en el entorno del Arroyo Guadaiza y algunas parcelas de viviendas unifamiliares exentas en grandes parcelas.

- En Nagüeles son diversas parcelas calificadas de unifamiliar exenta (UE-6) dispersas en el territorio, y dos urbanizaciones en el entorno del Hotel Don Pepe y del Hotel Puente Romano, además de dos parcelas destinadas a uso comercial.
- En Río Real, algunas parcelas dispersas, una calificada con la ordenanza UE-6, y dos con uso dotacional, la correspondiente al Hotel Incosol y un equipamiento cultural propuesto en el litoral.
- En la Vibora solamente se incluyen algunas parcelas hoteleras, un conjunto de edificaciones en el entorno de la antigua carretera N-340 calificadas como núcleo popular (NP-1), una zona en el límite con el término municipal de Mijas y dos parcelas de viviendas unifamiliares exentas.

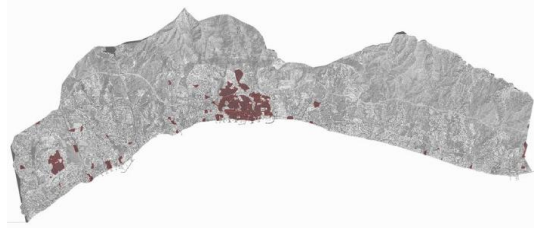


Ilustración 85: PGOU 86. Suelo Urbano no incluido en ámbitos de gestión (Elaboración propia)

Los Polígonos de Actuación se delimitaron al objeto de dar cumplimiento a alguna de las siguientes finalidades:

- a) Completar la ordenación, urbanización y edificación de bolsas de suelo vacante. Para ello se deberá formular el correspondiente instrumento de planeamiento, se deberán realizar las operaciones de equitativa distribución de beneficios y cargas, cediendo los suelos para el uso y dominio público y se ejecutarán las obras necesarias de urbanización.
- b) Dotar a las áreas consolidadas de edificación de los necesarios elementos de infraestructura adecuados a la población o actividad que soportan.
- c) Exigir la cesión de los suelos afectados a uso y dominio público, cuya transferencia forzosa y gratuita en favor de la Administración no se ha producido viniendo obligado a ello por el planeamiento que habilita la edificación.

Las actuaciones aisladas tienen por objeto la obtención de suelo para uso y dominio público y la realización de las obras de urbanización para su utilización. En su mayoría están destinadas a la apertura de viales de interconexión entre urbanizaciones.

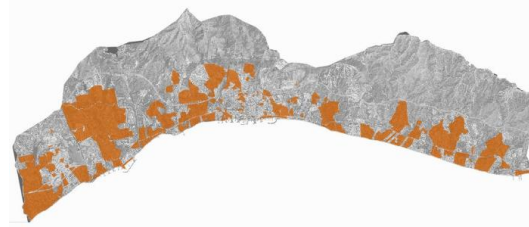


Ilustración 86: PGOU 86. Suelo Urbano incluido en Polígonos de Actuación (Elaboración propia)

Además, en el suelo urbanizable no programado se delimitaban actuaciones aisladas para ejecutar viarios de interconexión con el sistema viario existente.

El Suelo Urbanizable.

El suelo Urbanizable Programado.

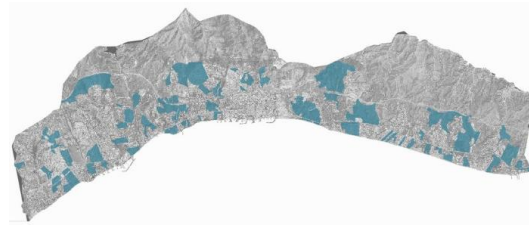


Ilustración 87: PGOU 86. Suelo Urbanizable Programado. (Elaboración Propia)

El PGOU 86 clasificaba como suelo urbanizable programado las zonas siguientes:

- a) Urbanizaciones con Plan Parcial aprobado y Proyecto de urbanización que están en curso de ejecución pero que no reúnen las condiciones objetivas para su clasificación como suelo urbano (Suelo Urbanizable Programado en régimen transitorio). Corresponde a sectores donde, en aplicación de su planeamiento de desarrollo aprobado llegarán a cumplir los requisitos exigidos por el Plan para su clasificación como suelo urbano, si bien en algunos de estos ámbitos el PGOU establece algunas modificaciones respecto a la ordenación precedente siendo necesaria, en algunos casos la modificación del Plan Parcial aprobado y en otros la tramitación de un Estudio de Detalle para la

adecuación de las ordenanzas de edificación del Plan Parcial a las del Plan General.

- b) Las zonas del territorio existente entre los núcleos cuya ejecución es necesaria para atender la demanda de viviendas prevista.
- c) Las zonas de crecimiento natural de los núcleos urbanos.
- d) Las zonas destinadas a usos industriales.

El Suelo Urbanizable No Programado.

El PGOU 86 clasificaba como Suelo Urbanizable No Programado el resto del suelo apto para ser urbanizado y que puede acoger iniciativas no previstas de carácter residencial, recreativo, de protección de la naturaleza etc.

En atención al uso dominante previsto para los terrenos incluidos en esta categoría de suelo, el Plan establece dos tipos básicos, residencial (URNP-R) e industrial (URNP-IND). A su vez, dentro del uso general residencial y en función de la intensidad del uso asignado se establecen tres subtipos: residencial de ensanche (URNP-RE), residencial turístico (URNP-RT) y residencial comercial de ensanche (URNP-RCE), este último incorporado en el año 1995 por una modificación puntual del PGOU.



Ilustración 88: PGOU 86. Suelo Urbanizable No Programado. (Elaboración Propia)

El Suelo No Urbanizable.

Constituyen el suelo no urbanizable las zonas del territorio sometidas a protección por sus características agrícolas, forestales o geotécnicas, aquellas que debido a su situación en el mismo no deben ser objeto de urbanización y, en general, las zonas que no resulten necesarias para el desarrollo de las previsiones de crecimiento del Plan, definiéndose las siguientes categorías:

- Suelo no urbanizable común.
- Suelo no urbanizable agrícola de regadío.
- Suelo no urbanizable forestal.
- Suelo no urbanizable protegido.

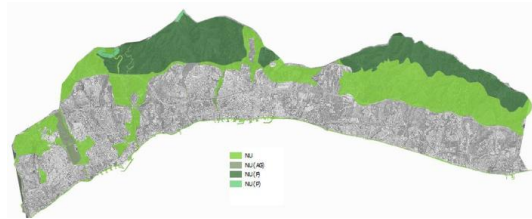


Ilustración 89: PGOU 86. Suelo No Urbanizable (Elaboración Propia)

El suelo no urbanizable común tiene un carácter residual en el plan contemplando aquellos suelos que no son necesarios para el proceso de desarrollo y urbanización del término y no deben estar incluidos en algunas de las categorías de suelo no urbanizable que se indica a continuación. El régimen de usos establecido por el Plan para estos suelos permiten la preservación de su naturaleza rústica.

El Plan clasifica como suelo no urbanizable agrícola de regadío aquel cuyo régimen de usos permite su conservación con el fin de mantener su riqueza productiva agrícola de regadío. Estos suelos están localizados, principalmente, en la margen derecha del río Guadaíza.

El suelo no urbanizable forestal es aquel con características apropiadas para su repoblación o que se encuentre poblado por el arbolado y el plan lo sitúa al norte, sobre Sierra Blanca y las Lomas de Puerto Llano y las Cabrillas.

El ámbito del suelo no urbanizable protegido comprende los terrenos situados a menos de 200 metros del embalse de Río Verde así como a los terrenos situados en la zona de Sierra Blanca, por encima de la cota 1.100. Sobre estos suelos el Plan no permite ningún tipo de construcción, ni siquiera las vinculadas a explotaciones agrarias

Por otra parte el Plan delimita dos zonas en esta clase de suelo, a desarrollar mediante Planes Especiales, con el fin de compatibilizar los usos agrícolas y residenciales pero sin alterar el carácter de no urbanizable (Plan Especial de San Pedro y Plan Especial Los Molineros).

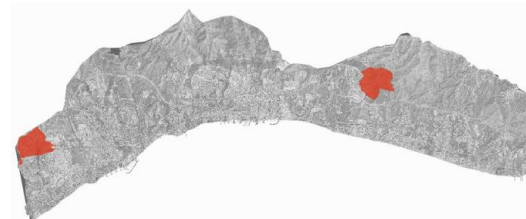


Ilustración 90: Ámbitos en suelo no urbanizable sujetos a Plan Especial (Elaboración propia)

Los usos del suelo.

La propuesta de calificación del PGOU incluye la zonificación pormenorizada para todo el suelo urbano y parte del suelo urbanizable transitorio. En el resto del suelo urbanizable y en aquellas zonas de suelo urbano que han de ordenarse mediante Plan Especial, se asignan usos globales de carácter industrial, comercial o residencial (para este último con unas intensidades de uso referidas a la densidad de viviendas para cada sector).

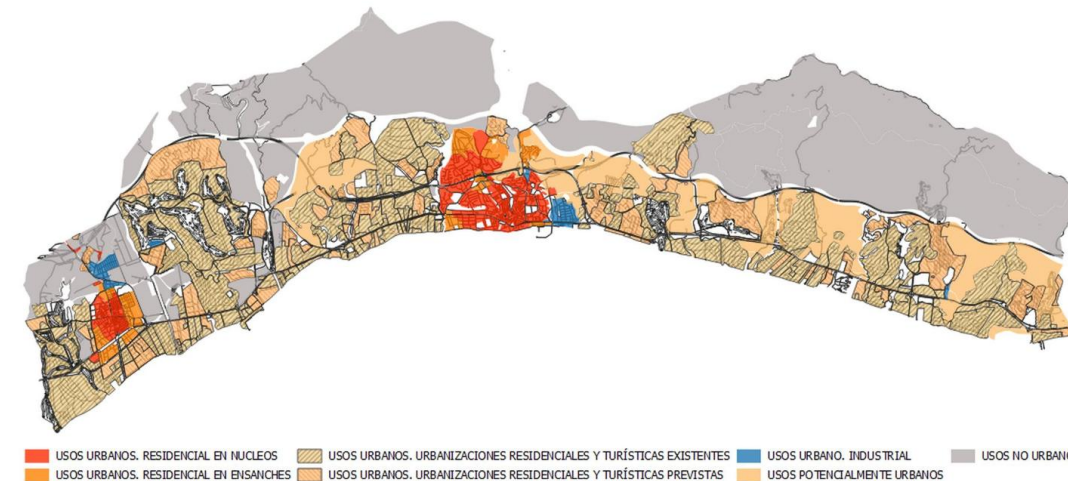


Ilustración 91: PGOU 86. Distribución de usos globales (Elaboración propia)

Los usos globales e intensidades de uso establecidos por el Plan para el suelo urbano y para el suelo urbanizable programado son los siguientes:

- Residencial de primera residencia que se ubica en los núcleos urbanos y sus ensanches, con una densidad alta (indicativamente 60 viv/Ha para el suelo urbanizable de ensanche y una edificabilidad entre 0,80 y 0,90 m²t/m²s.
- Uso residencial turístico en los ámbitos correspondientes a las urbanizaciones y complejos hoteleros con tres niveles de intensidad:
- Densidad media alta: 20-30 viv/Ha y 0,225-0,33 m²t/m²s.
- Densidad media-baja: 10-15 viv/Ha y 0,15-0,225 m²t/m²s.
- Densidad baja: 2-7 viv/Ha y 0,15 m²t/m²s o inferior.
- Uso residencial mixto, ubicadas en las zonas de periferia de los núcleos, donde convergen viviendas de primera y segunda residencia con valores de densidad y edificabilidad intermedios a los señalados anteriormente.
- Uso industrial, localizado en los polígonos existentes, entre ellos el de La Ermita en Marbella, La Campana y el situado en la Carretera

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



de Ronda en San Pedro Alcántara así como en un nuevo polígono industrial-comercial, previsto al Norte de éste.

- h) Los usos comerciales se ubican en los núcleos urbanos y en zonas delimitadas al efecto junto a la antigua carretera N-340.

4.5.2.- Los Sistemas Generales en el PGOU.

El PGOU 86 propone una serie de Sistemas Generales de comunicaciones, de infraestructuras, de equipamientos y de áreas libres, tanto en Suelo Urbano, Urbanizable y No Urbanizable.

Sistema de Parques, Jardines y Espacios Libres Públicos.

Según se establece en la memoria de ordenación del Plan, se pretende la creación de un Sistema General de Áreas Libres (según la terminología del Plan) "grande y variado", compuesto tanto por parques urbanos como por una serie de grandes parques distribuidos por el territorio.

Sistema de Parques, Jardines y Espacios Libres Públicos.

Según se establece en la memoria de ordenación del Plan, se pretende la creación de un Sistema General de Áreas Libres (según la terminología del Plan) "grande y variado", compuesto tanto por parques urbanos como por una serie de grandes parques distribuidos por el territorio.

Desde un punto de vista tipológico, el Plan divide estos espacios en cuatro tipos de grandes parques:

- Parques litorales, situados junto a las playas, que ocupan zonas arboladas existentes o zonas de dunas.
- Parques de media ladera, ocupando zonas forestales, en las proximidades de la CN-340.
- Parques de montaña, situados al norte de Marbella y de Nueva Andalucía, que ocupan una gran extensión de suelo y que se plantean como zonas de acampada.
- Parques urbanos planteados como áreas libres de uso cotidiano tales como el parque del Arroyo de las Represas.

A estos habría que añadir las playas, que tienen la consideración de Sistemas General de Áreas Libres, en cumplimiento del apartado tercero 9º de la Resolución del Consejero de aprobación definitiva de fecha 03/06/86.

Por otro parte, y aunque sin la consideración de Sistemas Generales, el Plan identifica una serie de sistemas locales que por su localización podrían asumir una función similar. Entre otros, se situaría el Parque de las Medranas en Guadalmina.

Desde un punto de vista normativo, el Plan divide los elementos integrantes del Sistema General de Áreas Libres en dos grandes grupos:

- Plazas, Parques y Jardines Urbanos (PJ): Espacios arbolados o ajardinados destinados al esparcimiento público, protección y aislamiento de la población caracterizados, por contraposición con el parque suburbano, por la estrecha vinculación con la edificación circundante y su carácter de elementos estructurales de la trama urbana de la ciudad.
- Parques suburbanos y de protección de la naturaleza (PS): Caracterizados por la considerable extensión superficial que alcanzan y por estar situados fuera de los núcleos de población que, además, en algunos supuestos se sitúan sobre suelos de alto valor ambiental.

El conjunto de elementos que componen el Sistema General Parques, Jardines y Espacios Libres Públicos se enumeran en la tabla adjunta

En el Documento de Adaptación Parcial a la LOUA se procede al cálculo del estándar de Sistemas Generales de Parques, Jardines y Espacios Libres Públicos, existente en el planeamiento objeto de adaptación, con el fin de verificar el cumplimiento del estándar establecido en el artículo 10.1.A).c).ci) de la LOUA, basado en las siguientes premisas:

- La consideración de todos los ámbitos, destinados a Sistema General de Parques, Jardines y Espacios Libres Públicos que cuentan con ubicación en el Plan, excluyendo los que el Plan situaba en Suelo Urbanizable No Programado (SG-AL-19 y SG-AL-20, con la excepción del SG-AL-24, Dunas de Artola, que ha sido obtenido).
- La superficie que se ha utilizado para el cálculo corresponde a la señalada en los distintos documentos del Plan y que ha sido recopilada en el Texto Refundido aprobado, salvo la correspondiente al SG-AL-25 (playa), no cuantificada en el Plan y cuya superficie se ha obtenido en base a la cartografía del documento de adaptación.
- Para la estimación del techo poblacional se utiliza el número máximo de habitantes previstos en el Plan, destinados a ocupar

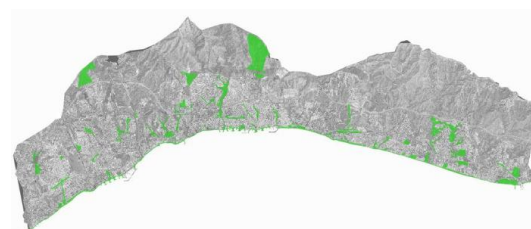


Ilustración 92: Sistema de Áreas Libres PGOU 86 (Elaboración propia)

COD. PGOU '86	DENOMINACIÓN	TIPO	ÁMBITO	SUPERFICIE PGOU '86 m²	COD. ADP
AL-1	PLAZAS DE LA IGLESIA Y JOSÉ ROMERO EN AVDA. ORIENTAL	PJ	SP	8.800	SG-AL-1
AL-2	PARQUE CENTRAL	PJ	SP	79.000	SG-AL-2
AL-3	PARQUE MARQUEZ DEL DUERO	PI	SP	73.600	SG-AL-3
AL-4	PARQUE DE LA BASÍLICA	PS	SP	18.010	SG-AL-4
AL-5	PARQUE DEL ACUEDUCTO	PI	SP	18.125	SG-AL-5
AL-6	PARQUE DE LAS MEDRANAS	PJ	SP	120.220	SG-AL-6
AL-7	PARQUE DEL EMBALSE VIEJO	PS	NA	638.000	SG-AL-7
AL-8	PARQUE ARROYO DE LAS CAÑAS	PS	NA	19.500	SG-AL-8
AL-9	PARQUE DE LA CONSTITUCIÓN	PI	MB	33.100	SG-AL-9
AL-10	PARQUE ARROYO DE LAS REPRESAS	PI	MB	60.900	SG-AL-10
AL-11	PARQUE MOLINO DE VIENTO	PJ	MB	10.600	SG-AL-11
AL-12	PARQUE ARROYO DE GUADALPIN	PI	MB	23.500	SG-AL-12
AL-13	PLAZA DE LOS NARANJOS	PI	MB	2.700	SG-AL-13
AL-14	PARQUE DEL CALVARIO	PI	MB	62.000	SG-AL-14
AL-15	ALAMEDA DE MARBELLA	PJ	MB	12.150	SG-AL-15
AL-16	PARQUE ARROYO SEGUNDO	PI	MB	17.700	SG-AL-16
AL-17	PARQUE PUERTO RICO	PS	MB	1.096.000	SG-AL-17
AL-18	PARQUE DEL PINAR	PS	RR	46.125	SG-AL-18
AL-19	PARQUE ARROYO DEL ALICATE	PS	AL	31.500	SG-AL-19
AL-20	PINAR DEL ALICATE	PJ	AL	37.500	SG-AL-20
AL-21	PARQUE DE LAS DUNAS	PS	VB	60.750	SG-AL-21
AL-22	PARQUE A. DE LA VÍBORA	PS	VB	36.750	SG-AL-22
AL-23	PARQUE ARTOLA	PS	VB	89.125	SG-AL-23
AL-24	DUNAS DE ARTOLA	PS	VB	202.250	SG-AL-24
AL-25	PLAYA		TM	1.000.000	SG-AL-25

3.797.905

PJ: Parque y Jardín
PS: Parque Suburbano y de protección de la naturaleza

Tabla 18: Sistema General de Áreas Libres (fuente: EAP-LOUA)

viviendas de 1ª residencia, y que corresponde a un total de 90.000 habitantes, así como la población de turistas simultáneos que, según el Plan, podría alcanzar un total de 150.000 (apartado 5.2. de la Memoria de Ordenación del documento aprobado definitivamente mediante Resolución del Consejero, de fecha 03/06/86). Esta población se corrige al alza, debido al aumento de densidad, en determinados ámbitos, motivado por la exigencia de vivienda protegida, tal y como se ha indicado en apartados anteriores de esta memoria.

- Para la estimación de la población correspondiente a las nuevas viviendas resultantes del aumento de densidad, con motivo de la exigencia de viviendas protegidas en determinados ámbitos, se emplea un coeficiente de 2,4 habitantes por vivienda, en base a la

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Orden de 29 de Septiembre de 2008 de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio.

Partiendo de estas premisas, para un total de 242.772 habitantes y 3.728.905 m² de superficie destinada al Sistema General de Parques, Jardines y Espacios Libres Públicos, resulta una ratio de 15,359 m²/habitante.

Si en este cómputo no se considera la playa como parte integrante del Sistema General de Parques, Jardines y Espacios Libres Públicos, la ratio sería de 11,24 m²/habitante.

Sistema de Equipamiento Comunitario.

Entre los objetivos del PGOU 86 destaca la necesidad de dotar al municipio de un conjunto de equipamientos básicos que constituyan el Sistema General de Equipamientos.

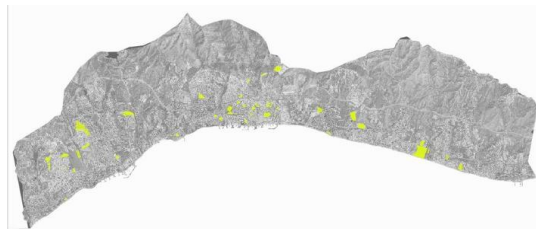


Ilustración 93: Sistema General de Equipamiento Comunitario (fuente: EAP-LOUA)

La mayor parte de estos equipamientos se localizan en los núcleos urbanos, entre los que destacan los nuevos ambulatorios y centros educativos, tanto en Marbella como en San Pedro Alcántara a los que habría que añadir los equipamientos exteriores a estos núcleos como son el nuevo cementerio, en la carretera de Ojén o el instituto politécnico entre Marbella y San Pedro. El Plan prevé, además, nuevos centros educativos-culturales y administrativos, en la zona de Alicata, en previsión de un proceso de crecimiento y consolidación urbanística de esta zona.

Por último habría que destacar la reserva de suelo destinada al Hospital Comarcal si bien el documento del Plan no lo programa en el tiempo al ser un equipamiento de carácter supramunicipal que, a la fecha de aprobación de éste, aún no contaba con la suficiente definición por parte de la Administración competente.

Desde un punto de vista normativo, el Plan define como Sistema General de Equipamiento Comunitario al conjunto de espacios y edificaciones, de titularidad pública y privada, destinados a la satisfacción de necesidades de tipo cultural, asistencial, social y religioso.

COD. PGOU 86	DENOMINACIÓN	TIPO	ÁMBITO	SUPERFICIE PGOU 86 m²	SUPERFICIE CARTOGRAFÍA ADAPTACIÓN m²
SG-E-1	AYUNTAMIENTO	I	SP	300	
SG-E-3	CUARTEL G. CIVIL	I	SP	500	
SG-E-4	MERCADO	I	SP	1.800	
SG-E-5	NUOVO MERCADO	I	SP	3.430	
SG-E-6	CEMENTERIO Y AMPLIACIÓN	I	SP	7.000	
SG-E-7	INSTITUTO EL ARQUILLO	E	SP	10.000	
SG-E-8	AMBULATORIO	S	SP	4.566	
SG-E-9	PARQUE DEPORTIVO FUENTENUEVA	D	SP	36.000	
SG-E-9-bis	PARQUE DEPORTIVO FUENTENUEVA II	D	SP	7.000	
SG-E-11	CLUB MARÍTIMO	D	SP	5.600	
SG-E-12	SERVICIO OPERATIVO SAN PEDRO	I	SP	14.400	
SG-E-13	PARQUE DEPORTIVO Y SOCIO CULTURAL	D	NA	40.000	
SG-E-14	CENTRO MULTIPLE MUNICIPAL "EL ÁNGEL"	C/E	NA	61.800	
SG-E-15	CUARTEL G. CIVIL EL ANCON	I	NG	1.975	
SG-E-16	CENTRO CULTURAL NAGÓLES	C	NG	42.500	
SG-E-17	INSTITUTO POLITÉCNICO	E	NG	12.000	
SG-E-18	PABELLÓN FERIAL	C	NG	22.800	
SG-E-19	AYUNTAMIENTO	I	MB	1.000	
SG-E-20	CASA DE JUZGADOS	I	MB	1.000	
SG-E-21	INSTITUTO SIERRA BLANCA	E	MB	6.000	
SG-E-22	INSTITUTO II	E	MB	16.000	
SG-E-23	CUARTEL G. CIVIL MARBELLA	I	MB	3.600	
SG-E-24	POLICÍA NACIONAL	I	MB	3.000	
SG-E-25	CEMENTERIO Y AMPLIACIÓN	I	MB	12.850	
SG-E-26	MERCADOS	I	MB	11.000	
SG-E-27	POLIDEPORTIVO PACO CANTOS	D	MB	20.450	
SG-E-28	PARQUE DEPORTIVO VIGIL DE QUINONES	D/C	MB	42.700	
SG-E-29	POLIDEPORTIVO CA OJÉN	D	MB	45.000	

En el artículo 89 de las Normas Urbanísticas se establece la clasificación de los equipamientos comunitarios en los siguientes tipos:

- Educativo (EE).
- Sanitario (ES).
- Deportivo (ED).
- Cultural-Social (EC).
- Institucional (EI).

Los elementos integrantes de este Sistema son los señalados en la tabla adjunta.

COD. PGOU 86	DENOMINACIÓN	TIPO	ÁMBITO	SUPERFICIE PGOU 86 m²	SUPERFICIE CARTOGRAFÍA ADAPTACIÓN m²
SG-E-30	ALBERGUE VIRGEN DE ÁFRICA	C	MB	15.400	
SG-E-31	CORREOS	I	MB	980	
SG-E-32	CENTRO DE EDUCACIÓN ESPECIAL	E	MB	6.000	
SG-E-34	CENTRO DE F.P. LAS ALBARIZAS	E	MB	6.500	
SG-E-35	EDIFICIO DE USOS MÚLTIPLES	E	MB	700	
SG-E-36	AMBULATORIO LAS ALBARIZAS	S	MB	2.000	
SG-E-37	AMBULATORIO CENTRAL	S	MB	600	
SG-E-38	SERVICIOS OPERATIVOS	I	MB	3.000	
SG-E-39	CENTRO CULTURAL TRAPICHE	C	MB	10.000	
SG-E-40	NUOVO CEMENTERIO	I	MB	80.000	
SG-E-41	HOSPITAL COMARCAL	S	RR	90.000	
SG-E-42	CIUDAD DEL TIEMPO LIBRE	C	AL	225.000	
SG-E-43	CUARTEL G. CIVIL LAS DUNAS	I	AL	8.500	
SG-E-44	CENTRO EDUCATIVO-CULTURAL ZONA ORIENTAL	E/C	AL	26.750	
SG-E-45	CENTRO ADMINISTRATIVO ZONA ORIENTAL	I	AL	10.500	
SG-E-46	CENTRO DE SERVICIOS MANCOMUNIDAD	I	AL	3.500	
SG-E-47	SIN DENOMINACIÓN		RR	No cuantif.	92.088
SG-E-48	PARCELA CEDIDA A LA GUARDIA CIVIL	I	SP	No cuantif.	3.355
SG-E-49	SIN DENOMINACIÓN	I	MB	No cuantif.	493
				923.701	95.936
				1.019.637	

E: Educativo
S: Sanitario
C: Cultural
I: Institucional
D: Deportivo

Tabla 19: Sistema General de Equipamiento Comunitario (fuente: EAP-LOUA)

Sistema de Comunicaciones

El Sistema de Comunicaciones definido en el PGOU 86 comprende el **sistema viario**, el **sistema de transporte público**, el **sistema portuario** y el **centro de distribución de cargas**.

En relación al sistema viario, el Plan trata de paliar los problemas detectados en la situación de partida, donde el principal eje de comunicaciones está constituido por la Carretera N 340, encargada de conectar un territorio compuesto por una serie de núcleos urbanos (principales y secundarios), un conjunto de urbanizaciones residenciales turísticas y diversos emplazamientos que albergan actuaciones de tipo hotelero, comercial a recreativo, todas ellas sin una conexión alternativa.

Según el Plan, esta situación plantea una sobrecarga de la N-340 debido a que es utilizada por los habitantes de las distintas urbanizaciones y emplazamientos hoteleros que buscan en los núcleos urbanos los abastecimientos y servicios de los que carecen. Esto da lugar a la utilización de este vial en recorridos muy cortos lo que unido a su propio diseño, con numerosos giros a izquierda, accesos y salidas y una escasez de cambios de sentido estaba provocando su pérdida de funcionalidad.

Por otra parte el Plan se encuentra con una serie de proyectos en fase de estudio como son el ferrocarril costero Fuengirola-Estepona, que por su falta de definición tan sólo es contemplada en los planos de información.

En base a lo anterior, las principales propuestas del Plan se centran en la recuperación de la funcionalidad perdida de la carretera N-340, así como la adopción de una serie de medidas que darían lugar a una estructura viaria cuyas características principales serían las siguientes:

1. **Red Viaria Básica Intermunicipal**, compuesta por:

- a) La carretera N-340, que discurre en sentido Este-Oeste y donde está prevista una mejora con el fin de recuperar su funcionalidad como carretera, para ello se proponen una serie de actuaciones como son la eliminación de giros a izquierda y parte de sus actuales accesos y salidas, disponiendo una mediana central y construyendo los pasos a distinto nivel necesarios, así como la creación de una vía de servicio utilizando, en la medida de los posible, la red viaria existente en las urbanizaciones. Se reservan espacios laterales para las paradas de transporte colectivo, situadas junto a los accesos peatonales a las playas.

En el núcleo urbano de Marbella esta vía se convierte en calle o avenida de entrada con un tratamiento de sus bordes a base de paseos peatonales arbolados.

- b) Variante de la N-340, consistente en la ejecución de un vial que circunvale los núcleos de Marbella y San Pedro con el fin de resolver no solo el tráfico de paso sino el propio generado por sus habitantes.

La mayor parte del trazado se realizaría sobre la reserva de suelo de la autopista incluida en el PGOU de 1968, tratando de producir las mínimas afecciones, estando prevista su ejecución en trinchera en casi todo su recorrido para evitar alterar la red viaria existente, discuriendo, en alguno de sus tramos, en túneles o en falsos túneles (zona de Nueva Andalucía). Además se intenta reducir el número de accesos para evitar su utilización en recorridos cortos.

Fuera de los cascos urbanos se prevén dos ramales de conexión con la N-340: Mezquita y Puerto Banús, además de una salida de menor importancia a la altura de Nagüeles.

El Plan remite a la redacción de un Plan Especial que defina de un modo más detallado su trazado físico, la ocupación del suelo y demás elementos viarios (cruces con vías existentes o programadas, enlaces, etc.).

- c) Carretera San Pedro-Ronda, que discurre en sentido Norte-Sur, atravesando el núcleo urbano de San Pedro Alcántara y donde el Plan propone una variante que traslada al este del núcleo su trazado conectando con la C.N.-340, según el proyecto del MOPU que el Plan asume.
- d) La Carretera de Istán, que discurre en sentido Norte-Sur, comunicando la Costa del Sol con el Valle del Guadalhorce, conectando con la C.N.-340 en la zona de Nagüeles.
- e) La Carretera de Ojén que discurre en sentido Norte-Sur, partiendo del núcleo urbano de Marbella, eje básico de entrada a la Costa del Sol desde Andalucía Central en el caso de ejecutarse el eje vial sobre el Valle del Guadalhorce desde la N-342 (Jerez-Cartagena).
- f) Reserva de un corredor en la zona norte del Término Municipal como previsión para la eventual realización de una vía rápida Este-Oeste de carácter supramunicipal y cuya viabilidad es cuestionada por el propio Plan, incidiendo en la necesidad de realizar estudios más amplios que evalúen con suficiente precisión los efectos (directos e indirectos) que genera una infraestructura de esta envergadura.
- g) Nueva carretera a Estepona, que discurre al norte de San Pedro, diseñada como una carretera convencional de 2 carriles.

2. **Red Viaria Primaria y de acceso a playas**, compuesta por:

- a) Vías de penetración que unen la variante de la N-340 con los núcleos urbanos así como todas las "calles" que tengan una cierta continuidad.



Ilustración 94: Los Sistemas Generales de Comunicaciones planificados en el PGOU de 1986

- b) Vías colectoras distribuidoras que partiendo de la red viaria básica permitan la conexión de las distintas urbanizaciones mediante "tramos de cosido", tanto al norte de la N-340 como al Sur, en aquellas zonas donde la distancia entre la carretera y la playa es mayor. El Plan propone nuevas vías interiores de interconexión que eviten el uso de la N-340 o sus viales de servicio.

- c) Red de caminos públicos, donde el Plan apuesta por su mejora.
- d) Vías pecuarias, constituidas por el Cordel de Benahavís a Ojén y la Vereda del Puente de Ronda, donde el Plan propone el mantenimiento de sus anchos legales y aprovecharlos para el trazado de viales y/o espacios libres. En el caso de la primera, el Plan propone su recuperación mediante una serie de modificaciones de trazado puntuales con el fin de recuperar la funcionalidad de esta vía, asegurando el mantenimiento de su ancho legal.

- e) Nuevos accesos a las playas, donde el Plan propone bolsas de aparcamientos en sus extremos.

3. **Red Viaria Secundaria y Local**, compuesta por:

- a) Viales correspondientes a las calles de los barrios, sectores o urbanizaciones.
- b) Viales que sirven a un máximo de 50 viviendas o su correspondiente en intensidad para otros usos y que no canalizan tráfico.

El **sistema de transporte público** está constituido por los suelos e instalaciones destinados a albergar las estaciones de autobuses para el tráfico de pasajeros por carretera, así como la detención y guarda de dichos medios de transporte. El Plan propone nuevas terminales en los cascos urbanos, como las Estaciones de Autobuses de Marbella y San Pedro, urbanización y organización de paradas y previsión de nuevos pasos peatonales en la N-340, principalmente en su tramo oriental, hoy convertida en Autovía A7 de carácter y funcionalidad más bien urbanos.

En relación al **sistema portuario** el Plan incorpora como parte del Sistema General de Comunicaciones las instalaciones portuarias y está constituido por el conjunto de elementos y espacios destinados al atraque y servicio de embarcaciones marítimas así como las instalaciones propias del transporte, comercio y recreo que de dicho uso se derivan. El sistema general portuario lo conforman 4 puertos actualmente **Puerto Banús, Puerto deportivo de Marbella, Puerto Pesquero de Marbella y Puerto de Cabopino**.

Por último, habría que indicar que el plan preveía la reserva de suelo destinado a un **centro de distribución de cargas**, ubicado junto al núcleo de Marbella, en las proximidades de la N-340.

COD. AdP	DENOMINACIÓN	TIPO	ÁMBITO	SUPERFICIE PGOU '86 m²	SUPERFICIE CARTOGRAFÍA ADAPTACIÓN m²
SG-C1	CARRETERA NACIONAL 340 (Actual)	V	T.M.	529.700	
	CARRETERA NACIONAL 340 (Ordenación integral)	V	T.M.	81.900	
SG-C2	VARIANTE CN-340	V	T.M.	817.690	
SG-C3	CIRCUNVALACIÓN DE MARBELLA	V	MB	68.000	
SG-C4	TRAVESÍA CARRETERA DE RONDA			0	
	TRAMO 1.- Ctra. Ronda-Estepona	V	SP	3.750	
	TRAMO 2.- Ctra. Estepona-C/ Las Rosas	V	SP	8.640	
	TRAMO 3.- C/ Las Rosas-Travesía CN	V	SP	10.688	
SG-C5	VARIANTE CARRETERA RONDA-SAN PEDRO	V	SP	130.000	
SG-C6	CARRETERA A ESTEPONA				
	TRAMO 1.-	V	SP	16.000	
	TRAMO 2.-	V	SP	14.000	
	TRAMO 3.-	V	SP	16.000	
	TRAMO 4.-	V	SP	10.000	
SG-C7	CARRETERA DE INSTÁN	V	NG	104.250	
SG-C8	CARRETERA DE OJÉN	V	MB	54.600	
SG-C9	AVENIDA ORIENTAL	V	SP	17.750	
SG-C10	CALLE MAINAKE	V	SP	31.200	
SG-C11	VIA PECUARIA BENAHAVIS A OJÉN			190.970	
SG-C12	VIA PECUARIA VEREDA DEL PUENTE DE RONDA	V			
	TRAMO 1.- Nueva Andalucía-Supermanzana E	V	AN	1.500	
	TRAMO 2.-	V	AN	10.500	
	TRAMO 3.- Nueva Andalucía-Supermanzana L	V	AN	10.200	
	TRAMO 4.-	V	AN	23.700	
SG-C13	ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE SAN PEDRO	C	SP	6.000	
SG-C14	ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE MARBELLA	C	MB	3.640	
SG-C15	CENTRO DISTRIBUCIÓN DE CARGA MARBELLA	C	MB	6.250	
SG-C16	PUERTO BANUS	C	NA	76.750	
SG-C17	PUERTO DEPORTIVO MARBELLA	C	MB	16.800	
SG-C18	PUERTO PESQUERO MARBELLA	C	MB	34.400	
SG-C19	PUERTO CABOPINO	C	VB	21.000	
SG-C20	PASEO MARÍTIMO MARBELLA	C	MB	2.400	
SG-C21	PASEO MARÍTIMO SAN PEDRO	C	SP	2.700	
SG-C22	AUTOVÍA ORIENTAL (MIJAS-MARBELLA CASCO)	V	TM	1.116.000	
				84.000	
				360.000	
SG-C23	AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7	V	TM	No cuantif.	617.744,00
SG-C24	AUTOPISTA DEL MEDITERRÁNEO AP-7	V	TM	No cuantif.	2.639.017,00
V: Vialio C: Comunicaciones				3.880.978	3.256.761
				7.137.739	

Tabla 20: Sistema General Vial y de Comunicación (Fuente: EAP-LOUA)

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE
JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>

Los Sistemas Generales de Vialio y Comunicaciones que definía el Plan de 1986 y descritos anteriormente se recogen igualmente en la **Adaptación Parcial** a la que se han incorporado los nuevos trazados que se han ejecutado, como la **Autovía A7** (Autovía del Mediterráneo Barcelona-Algeciras, antigua carretera N-340), actual **SG-C-23**, y la **Autopista de Peaje AP-7** (Autopista del Mediterráneo) que los conforma los tramos oriental y occidental de esa nueva Autopista que discurre por el término municipal, definiéndose actualmente como **SG-C-24**.

Por otra parte, respecto de la A-7 se proyectaban una serie de actuaciones como la eliminación de giros a izquierda y parte de sus actuales accesos y salidas, disponiendo una mediana central y construyendo los pasos a distinto nivel necesarios, así como la creación de una vía de servicio utilizando, en la medida de los posible, la red viaria existente en las urbanizaciones. Asimismo las **modificaciones de trazado de la A7** definían en el Plan del 86 una variante de la misma como SG-C-2 que en la actualidad solo se ha ejecutado parcialmente. Además se incorporó el **desdoblamiento de la antigua CN-340** una vez descontada la superficie desafectada de dicha vía en su tramo urbano actual (Príncipe Salman - Severo Ochoa - Ramón y Cajal - Ricardo Soriano - Bulevar Rey Fahd - Bulevar Príncipe Alfonso de Hohenlohe) y principal eje urbano de comunicaciones) desde su actual conexión Este hasta su conexión oeste con el tramo ejecutado de la Variante de la A-7.

Adicionalmente, en la Adaptación Parcial del PGOU del 86 a la LOUA se incluyó además una definición de la **red de tráfico motorizado, no motorizado y peatonal** representado en el Plano de Accesibilidad y Movilidad que establecía la definición sobre un sistema jerárquico del viario municipal de las redes anteriores así como de aparcamientos, y de los elementos estructurales de la red de transportes públicos con la finalidad de dar preferencia desde el planeamiento urbanístico a los medios públicos o colectivos y reducir las necesidades de transporte privado. Además, procuraba la **equilibrada distribución** entre las distintas partes del municipio, así como su coherencia, funcionalidad y accesibilidad, confeccionándose una **adecuada articulación y vertebración**, al tiempo que se favorece la integración y cohesión social.

En dicho esquema funcional incorporado en la Adaptación Parcial definía como principal eje de comunicación la **antigua Carretera Nacional 340 (CN-340)**, y que forma parte de la **red básica** del municipio y por la que se definió la **red de transporte público** que enlaza con la actual **estación de autobuses**. Adicionalmente se trazaba la principal red de tráfico rodado que, a través de una **red primaria** y perpendicular a ella, permite la conexión de las principales urbanizaciones y accesos a la playa. Además, con el objetivo de **potenciar la intermodalidad** y potenciar el transporte público se propuso una **red de aparcamientos disuasorios** en el perímetro de ambos núcleos urbanos de Marbella y San Pedro, que a su vez cubrirá el déficit de aparcamientos para residentes. Por último, se propuso una **red peatonal y ciclista paralela a la costa** y en toda la longitud del municipio.



Ilustración 95: Plano de Accesibilidad y Movilidad de la Adaptación Parcial del PGOU de 1986 a la LOUA

Sistema de Infraestructuras.

La infraestructura de servicios contemplada en el PGOU 86 incluye la destinada al abastecimiento de agua, saneamiento y energía eléctrica. El

COD. AIP	DENOMINACIÓN	TIPO	ÁMBITO	ESTADO ACTUAL EJECUCIÓN
SG-I-1	PRESA Y EMBALSE DE LA CONCEPCIÓN	A	AN	Ejecutado
SG-I-2	CANAL PRINCIPAL	A	AN	
SG-I-3	ESTACIÓN DE TRATAMIENTO DE AGUA POTABLE RÍO VERDE	A	NG	Ejecutado
SG-I-4	PRIMERA CONDUCCIÓN PRINCIPAL	A	T.Z.	
SG-I-5	SEGUNDA CONDUCCIÓN PRINCIPAL	A	T.Z/VB	
SG-I-6	CONDUCCIÓN SECUNDARIA	A	T.Z.	
SG-I-7.1	DEPÓSITO ISTAN 1	A	NG	Ejecutado
SG-I-7.2	DEPÓSITO ISTAN 2	A	NG	No ejecutado
SG-I-7.3	DEPÓSITO ARROYO DE LAS PIEDRAS	A	NG	No ejecutado
SG-I-7.4	DEPÓSITO LAS BRISAS	A	NG	No ejecutado
SG-I-7.5	DEPÓSITO VISILLO 1	A	MB	
SG-I-7.6	DEPÓSITO VISILLO 2	A	MB	
SG-I-7.7	DEPÓSITO LA MONTUA	A	MB	
SG-I-7.8	DEPÓSITO MOLINILLO 1	A	MB	
SG-I-7.9	DEPÓSITO MOLINILLO 2	A	MB	
SG-I-7.10	DEPÓSITO ARROYO PRIMERO	A	MB	
SG-I-7.11	DEPÓSITO ARROYO SEGUNDO	A	RR	No ejecutado
SG-I-7.12	DEPÓSITO ARQUILLO BAJO	A	SP	Ejecutado
SG-I-7.13	DEPÓSITO ARQUILLO ALTO-1	A	SP	
SG-I-7.14	DEPÓSITO ARQUILLO ALTO-2	A	SP	Ejecutado
SG-I-7.15	DEPÓSITO ARQUILLO ALTO-3	A	SP	Ejecutado
SG-I-7.16	DEPÓSITO ARQUILLO ALTO-4	A	SP	No ejecutado
SG-I-7.17	DEPÓSITO EL SALTO 1	A	SP	
SG-I-7.18	DEPÓSITO EL SALTO 2	A	SP	
SG-I-8	RED BÁSICA DE DISTRIBUCIÓN	A	T.Z.	Ejecutado

objetivo fundamental del Plan es dotar al territorio de una infraestructura de servicios con capacidad suficiente para soportar el aumento demográfico previsto y las "puntas" de afluencia turística.

En la memoria del documento se describen los criterios de ordenación adoptados referente a las propuestas del Plan en materia de infraestructura de servicios. En este sentido el Plan incluye una serie de medidas, tanto de creación de nuevos elementos como de sustitución o incluso aprovechamiento de elementos existentes que permitan, con los criterios que se señalan en cada caso, dotar a todos los sectores de planeamiento en suelo urbano o urbanizable programado de los servicios urbanísticos necesarios.

La propuesta de ordenación pretende por un lado cumplir con los requisitos del Reglamento de Planeamiento de forma coherente, satisfaciendo las necesidades derivadas de la nueva ordenación y por otra parte superar el déficit urbanístico existente en las zonas urbanas consolidadas.

SG-I-9.1	COLECTORES SANEAMIENTO SECTOR SAN PEDRO	S	SP/AN	Ejecutado
SG-I-9.2	COLECTORES SANEAMIENTO SECTOR MARBELLA	S	NG/MB/RR	Ejecutado
SG-I-9.3	ESTACIÓN DE IMPULSIÓN SANEAMIENTO INTEGRAL MB	S	MB	Ejecutado
SG-I-9.4	IMPULSIÓN Y EMISARIOS SANEAMIENTO INTEGRAL MB	S	MB	Ejecutado
SG-I-9.5	ESTACIÓN DEPURADORA SANEAMIENTO INTEGRAL MB	S	MB	No ejecutado
SG-I-9.6	COLECTORES SANEAMIENTO INTEGRAL SECTOR ARROYO VIBORA	S	AL/RR/VB	Ejecutado
SG-I-9.7	ESTACIÓN DE IMPULSIÓN SANEAMIENTO INTEGRAL SECTOR ARROYO VIBORA	S	VB	Ejecutado
SG-I-9.8	IMPULSIÓN Y EMISARIOS SANEAMIENTO INTEGRAL VB	S	VB	Ejecutado
SG-I-9.9	ESTACIÓN DEPURADORA SANEAMIENTO INTEGRAL SECTOR VB	S	VB	Ejecutado
SG-I-10	RED BÁSICA DE ALCANTARILLADO	S	T.Z.	Ejecutado
SG-I-11	VERTEDERO DE BASURAS	V	RR	No ejecutado
SG-I-12	LINEA DE TRANSPORTE A 132 Kv	E	T.Z.	Ejecutado
SG-I-13	LINEA DE TRANSPORTE A 66 Kv	E	T.Z.	Ejecutado
SG-I-14	LINEAS DE DISTRIBUCIÓN PRIMARIAS A 20 Kv	E	T.Z.	Ejecutado
SG-I-15	SUBESTACIÓN TRANSFORMADORA ELVIRIA	E	VB	Ejecutado
SG-I-16	SUBESTACIÓN TRANSFORMADORA DE MARBELLA	E	MB	Ejecutada
SG-I-17	SUBESTACIÓN TRANSFORMADORA NUEVA ANDALUCÍA	E	AN	Ejecutada
SG-I-18	ALUMBRADO VIARIO BÁSICO	E	T.Z.	Ejecutado
SG-I-19	SUBESTACIÓN ELÉCTRICA NUEVA ANDALUCÍA	E	AN	Ejecutado
SG-I-20	SUBESTACIÓN ELÉCTRICA COSTASOL	E	RR	Ejecutado
SG-I-21	SUBESTACIÓN ELÉCTRICA DECOSOL	E	NG	Ejecutado

A: Abastecimiento de agua
S: Saneamiento
V: Eliminación de residuos sólidos
E: Abastecimiento de energía eléctrica y alumbrado público

Tabla 21: Sistema General de Infraestructuras de Servicio (Fuente: EAP-LOUA)

Dada la imposibilidad que desde el Plan se aborde el cálculo de la solución óptima para el desarrollo, mejora o ampliación de los servicios, entre otras razones por la imposibilidad de conocer en el nivel de planeamiento todos los parámetros reales que intervendrían en el cálculo, se proponen unos esquemas de ordenación, determinados de modo aproximado y cuyo objeto pretende ser una solución coherente que permita satisfacer los requisitos urbanísticos y que proporcione una estimación de los costes necesarios en función del esquema propuesto, considerándose que los costes de la solución óptima serán del mismo orden de magnitud.

Según la memoria de ordenación del Plan, corresponderá pues a los servicios municipales el desarrollo de las soluciones idóneas tanto por lo que se refiere al modelo o estructura de las distintas redes como a la amplitud de dicho desarrollo en función de los recursos finalmente disponibles.

Las infraestructuras de servicio, según el Plan vigente, se clasifican en los siguientes tipos:

- Abastecimiento de agua.
- Saneamiento.
- Eliminación de residuos sólidos.
- Abastecimiento de combustibles gaseosos para uso doméstico
- Conducciones de combustible de uso industrial.
- Servicio telefónico y telegráfico.

El conjunto de elementos que componen el Sistema General de Infraestructuras de Servicio se enumeran en la tabla adjunta.

El Plan General vigente. Planeamiento de desarrollo

Tras la declaración de nulidad, en octubre de 2015, del Plan General de 2010, recupera su vigencia el PGOU de 1986, el Ayuntamiento de Marbella ha retomado el desarrollo de los sectores clasificados como suelo urbanizable sectorizado, habiendo iniciado también la tramitación de algunos Planes de Sectorización en suelo urbanizable no sectorizado. En paralelo y tras la aprobación del EAP-LOUA, se ha iniciado la tramitación de algunas modificaciones de elementos del vigente Plan General.

El Plan General de 1986 el suelo urbanizable lo dividía en programado y no programado. Dentro del suelo urbanizable programado se delimitaron ochenta y nueve sectores y se dividían en dos cuatrienios: 81 sectores al primer cuatrienio y 8 sectores al segundo. Una Modificación Puntual incluyó un nuevo sector de suelo urbanizable.

ÁMBITO	PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN	PROYECTO DE REPARCELACIÓN	PROYECTO DE URBANIZACIÓN
URP-SP-1	AI 29/04/1991		
URP-SP-2	AD 13/05/1997	PC (UE-II) 24/03/1999	AD 27/12/1997

URP-SP-3	AD 21/05/1990	Inn. Repar.	AD 15/06/1993
URP-SP-3 bis	AD 12/05/1992	24/03/99	AD 08/10/1993
URP-SP-4	AD 24/03/1999	16/03/06	AD (UE-I) 15/09/2000 AD (UE-2) 09/11/2004
URP-SP-5	AD 24/03/1999	03/11/00	AD 23/03/1999
URP-SP-6			
URP-SP-7	AD 02/10/1987	Inn. Repar.	AD 02/10/1987
URP-SP-9			
URP-SP-10	AD 14/02/2007	Inn. Repar.	AD 29/12/2020
URP-SP-11	AD 13/10/1994	25/04/07	
URP-SP-13	AD 07/02/1995		
URP-SP-14	AI 19/11/1990		
URP-SP-15	AD 07/02/1995		
URP-SP-16			AI 21/10/1996
URP-SP-17	AD 30/06/2005	AD 5/02/2008	AD 19/08/2008
URP-SP-18			
URP-AN-1	AD 19/02/1988	21/09/90	AD 19/11/1990
URP-AN-2	AD 19/03/1990	Inn. Repar.	AI 19/02/1990
URP-AN-3	AD 21/09/1990	13/10/92	AD 21/09/1990
URP-AN-4	AD 22/10/1984		
URP-AN-5	AD 23/05/1975	Inn. Repar.	AD 23/05/1975
URP-AN-6	AI 22/10/1990		
URP-AN-7	AD 15/03/1991	(Pol. I) 10/03/1992 (Pol. II) 20/09/1999	AD 20/12/1991
URP-AN-8	AD 20/04/1990	26/08/99	AD 24/03/1999
URP-AN-9	AD 15/03/1991		
URP-AN-10	AD 27/07/1994		
URP-AN-11	AD 05/09/1988	21/07/89	AD 18/09/1989
URP-NG-1	AD 18/04/1986	16/12/83	
URP-NG-2	AD 19/04/1985	11/08/92	Aprobado por silencio
URP-NG-3	AD 21/09/1990	16/08/95	AD 14/05/1996
URP-NG-4	AD 20/04/1990		
URP-NG-5	AI 21/05/1990		
URP-NG-6	AD 03/02/1998	26/08/99	AD 22/10/1984
URP-NG-7	AD 21/12/1990	29/04/98	AI 15/07/1994
URP-NG-8	AP 21/04/2004		
URP-NG-9	AD 29/05/2009	Inn. Repar.	AD 03/11/2009
URP-NG-10	AD 22/10/1984	19/12/86	AD 22/10/1984
URP-NG-11 BIS	AD 27/07/2018	18/01/21	15/03/21
URP-NG-11			
URP-NG-13			
URP-NG-14	AI 19/02/1991		
URP-NG-15	AD 20/09/1985	18/08/86	AD 21/12/1987

URP-NG-17	AD 30/09/1982	18/06/90	AD 18/12/1989
URP-NG-18			AD 22/01/1990
URP-NG-19	AD 20/04/1987		AD 08/10/1993
URP-NG-20			
URP-NG-21			
URP-NG-22			
URP-MB-1	AD 29/04/1991	20/05/1995	AD 13/05/1997
URP-MB-2	AD 29/04/1991		
URP-MB-3			
URP-MB-4	AD 20/04/1987	23/01/89	AD 21/08/1987
URP-MB-5	AD 24/10/1988		AD 22/10/1990
URP-MB-6	AI 20/12/1991		
URP-MB-7			
URP-RR-1			
URP-RR-2			
URP-RR-3 Y 4	AD 05/09/1988	23/07/90	AD 20/12/1991
URP-RR-6	AD 30/11/2007	19/05/89	AD 18/09/1989
URP-RR-7 bis	AD 30/09/2005	07/03/06	AD 06/03/2006
URP-RR-8		Inn. Repar.	
URP-RR-9		Inn. Repar.	
URP-RR-10	AD 31/05/2005	29/09/06	AD 24/09/1999
URP-AL-1	AD 15/11/2006	22/01/08	AD 02/03/2010
URP-AL-2	AD 16/03/1984	21/08/87	AD 20/04/1987
URP-AL-3			
URP-AL-4	AD 15/07/1988	21/07/89	AD 18/11/1988
URP-AL-5	AD 14/10/1998	15/03/00	AD 06/07/2001
URP-AL-6			
URP-VB-1 b	AD 07/03/1980	20/03/96	
URP-VB-1 c	AD 07/03/1980		
URP-VB-1 d	AD 07/03/1980		
URP-VB-2	AD 20/04/1990	04/02/98	AD 20/03/1996
URP-VB-3	AD 30/05/2006	23/09/08	AD 06/05/2008
URP-VB-4	AD 21/02/1986	18/03/88	AD 16/05/1986
URP-VB-5	AD 20/11/1989	18/06/90	AD 18/12/1989
URP-VB-6			
URP-VB-7	AD 20/04/1990	12/11/93	AD 21/09/1990
URP-VB-8	AD 28/03/2008	19/12/96	AD 22/07/2004
URP-VB-9	AD 17/01/1986	17/10/86	AD 18/08/1986
URP-VB-10			
URP-VB-11	AD 21/04/1989	Inn. Repar.	AD 30/09/1982
URP-VB-12			

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>





De la totalidad de los sectores de suelo urbanizable delimitados en el PGOU 86, se encuentran desarrollados o están en desarrollo prácticamente la totalidad de los mismos, ya sea de forma reglada de conformidad a las determinaciones del PGOU 86 ya sea de manera irregular. Por tanto, podemos afirmar que el modelo de desarrollo previsto en el PGOU 86 está casi colmatado, a excepción de los suelos de reserva que conforman el Suelo Urbanizable No Sectorizado que su puesta en carga ha sido menor.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



5.1.- ¿QUÉ ENTENDEMOS POR CIUDAD?

El desarrollo futuro que requieren nuestras ciudades lo define el **Consejo Internacional para las Iniciativas Ambientales Locales** (ICLEI en sus siglas en inglés), como aquel que “proporciona servicios básicos, medioambientales, sociales y económicos a todas las residencias de una comunidad sin amenazar la viabilidad de los sistemas natural, construido, y social de los que depende la provisión de esos sistemas”, definición que consideramos válida tanto en la situación pre como en la post Covid-19 y que utilizaremos como referencia para el análisis y definición de las propuestas del nuevo Plan General de Marbella.

En España, el punto de partida del proceso de institucionalización del urbanismo y su transformación en ciencia autónoma (dotada por tanto de un cuerpo disciplinar, con un soporte legal y un lenguaje propio, una estructura profesional organizada y una finalidad centrada en el bien público) podría situarse, según los expertos, a partir de 1850, con el **Plan de Ensanche de Barcelona** redactado por el ingeniero de caminos, canales y puertos Ildefonso Cerdá.

Cerdá, en su “Teoría General de la Urbanización” (1867), cuyas novedosas ideas se trasladaron al Plan de Ensanche, consideraba la ciudad como un organismo vivo que se estructuraba diferenciando el espacio privado (las manzanas o intervías) y el espacio público (las vías de circulación).

En la relación entre lo público y lo privado se desarrolla la vida de los ciudadanos, que debía aprovechar los beneficios que para la salud aportaban el adecuado soleamiento y la indispensable ventilación.

La habitación (o vivienda), el lugar de trabajo y las distancias entre ambos, el transporte entre el centro y la periferia de la ciudad, y el papel reservado a la naturaleza, eran las grandes cuestiones que proponía esa nueva ciencia destinada a organizar la ciudad.

Partiendo de la necesidad de conocer la realidad para poder intervenir en ella, surgió la primera evidencia: el grave problema del hacinamiento en la ciudad industrial del XIX, del que derivó la necesidad de convertir el parámetro de la densidad en la primera unidad de medida para valorar la calidad de los asentamientos urbanos.

A partir de este parámetro, el pensamiento social de los utopistas, las propuestas del paternalismo empresarial o las iniciativas de los higienistas constituyeron diferentes aproximaciones al hecho urbano que dejaron propuestas como la ciudad-jardín, que se convirtió en una de las propuestas más sugerentes de finales del siglo XIX. Una idea de ciudad que en Marbella, ha tenido su particular relevancia, tanto positiva como negativa, en tanto que ha dado lugar a una ciudad dispersa opuesta a la ciudad compacta tradicional.

Sin embargo, la ciencia urbanística tradicional se encuentra hoy en un momento de profundo cambio y reflexión.

Desde hace unas décadas se está reconsiderando la forma en que se planifican y organizan las ciudades. Son nuevos modos de planificar que este Plan percibe como posibilidades u oportunidades para nuestra ciudad.

Entre los aspectos que debe incorporar el nuevo urbanismo destacan la **sostenibilidad** (el consumo de planeta ha superado a su biocapacidad), el **problema del cambio climático** (que hace cada vez más necesario un replanteo importante de las bases urbanas actuales) y, en la actualidad, **la relación entre el urbanismo y la salud** (no sólo por la pandemia generada por la Covid-19 sino que se podrían poner otros ejemplos como el aumento de la obesidad y de las enfermedades cardiovasculares y respiratorias, y también problemas psicológicos derivados, por una parte del exceso de estímulos y por otra de la soledad)

Por otra parte, resulta evidente que la ciudad del siglo XX ha prestado especial atención a las actividades productivas (en nuestra ciudad, fundamentalmente el turismo). Consecuencia de ello es la regulación actual del uso de la ciudad (horario para hacer el reparto de mercancías, ocupación de aceras públicas por los negocios de restauración, etc.) enfocada en la productividad en detrimento de otras actividades ciudadanas (lúdicas, ocio, relación,...)

La ciudad de hoy se ha desarrollado a partir de un determinado perfil humano (el ciudadano productivo, en edad laboral, sin particularidades físicas... y que se desplaza fundamentalmente en un vehículo privado).

Por tanto, hasta ahora el destinatario final de nuestras ciudades es el conjunto de entidades que facilitan las actividades productivas, luego el ciudadano arquetipo que las lleva a cabo individualmente y, en tercer lugar, los elementos materiales que las posibilitan, como el vehículo privado.

Parece razonable plantear una alternativa a ese urbanismo productivo del que partimos y avanzar hacia un urbanismo donde se asigne especial importancia a la calidad de vida del ciudadano. De todos los ciudadanos sin distinción alguna y con especial atención, en el diseño urbano, al cuidado de quien lo necesite.

Como se indica en un reciente trabajo realizado por la Universidad Politécnica de Madrid para el Ministerio de Salud y la Federación Española de Municipios (2019):

“una ciudad pensada para andar, paseable, es decir, una ciudad de cercanía, la introducción de la naturaleza en las áreas urbanas y la creación de espacios de convivencia.”

TÍTULO 5. DIAGNÓSTICO DE LA CIUDAD EXISTENTE

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



5.2.- ANÁLISIS DE LA CIUDAD EXISTENTE. LOS ÁMBITOS DE ANÁLISIS.

En este contexto actual de ciudad empezamos a analizar la "ciudad de Marbella". Se ha tomado como punto de partida los suelos transformados, entendiendo como tales aquellos que presentan cierto grado de edificación y sustentan los usos residenciales, turísticos, terciarios, industriales o dotacionales que necesitamos los habitantes para vivir y

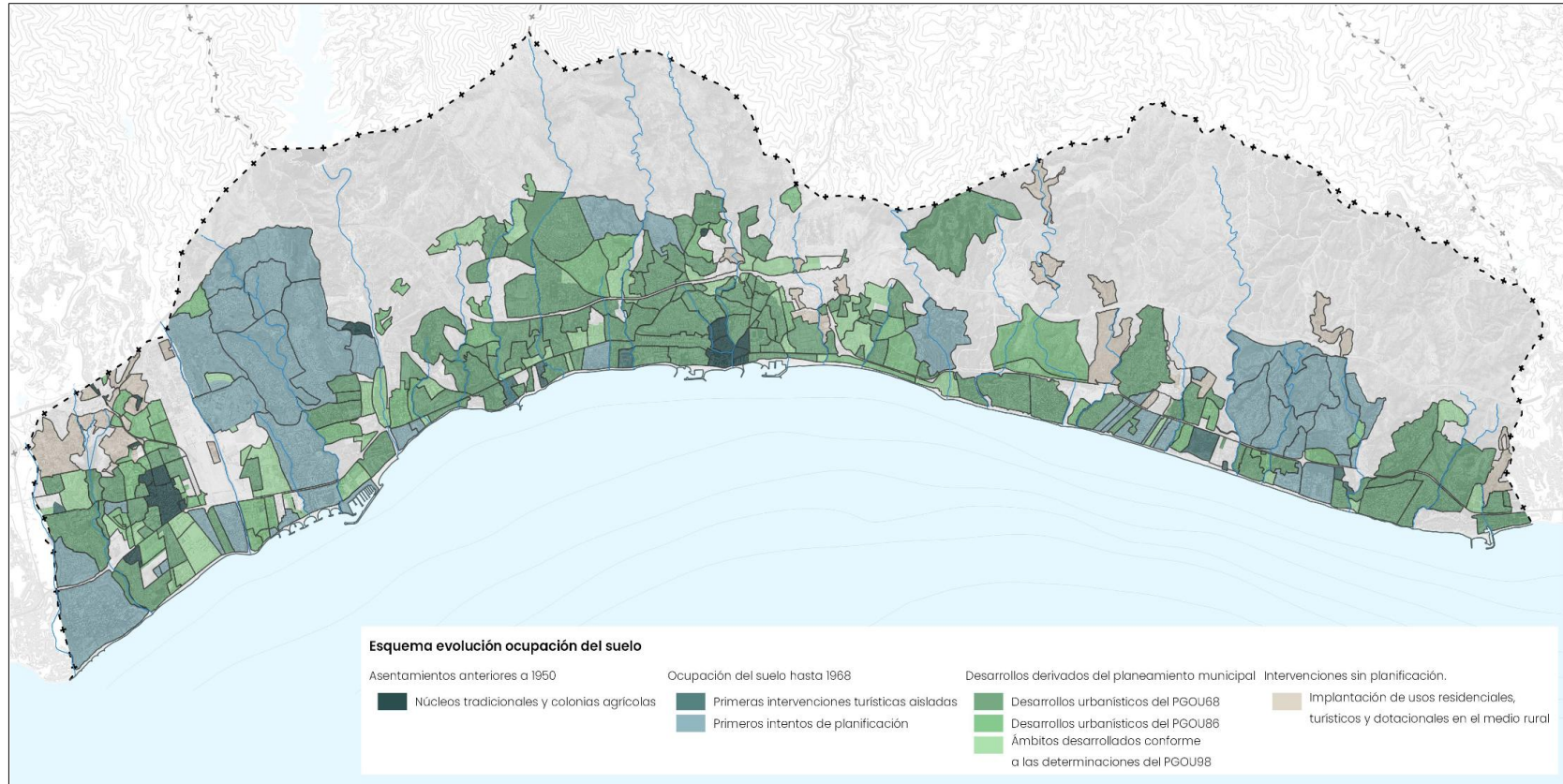
relacionarnos. Como resultado de dicho análisis, se divide el suelo transformado en ámbitos cuya delimitación y denominación es consecuencia principalmente de las siguientes situaciones:

1. Núcleos tradicionales y colonias agrícolas anteriores al desarrollo turístico del municipio.

En este grupo se encuentra la ciudad histórica, conformada por etapas de expansión de los núcleos tradicionales que configuran

los barrios de Marbella y San Pedro Alcántara, así como los núcleos secundarios de Las Medranas, Fuente del Espanto y El Salto y la Colonia El Ángel.

2. Ámbitos heredados de la planificación urbanística, donde se agrupan tanto las intervenciones aisladas derivadas del boom turístico como las "urbanizaciones autosuficientes" surgidas a raíz



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

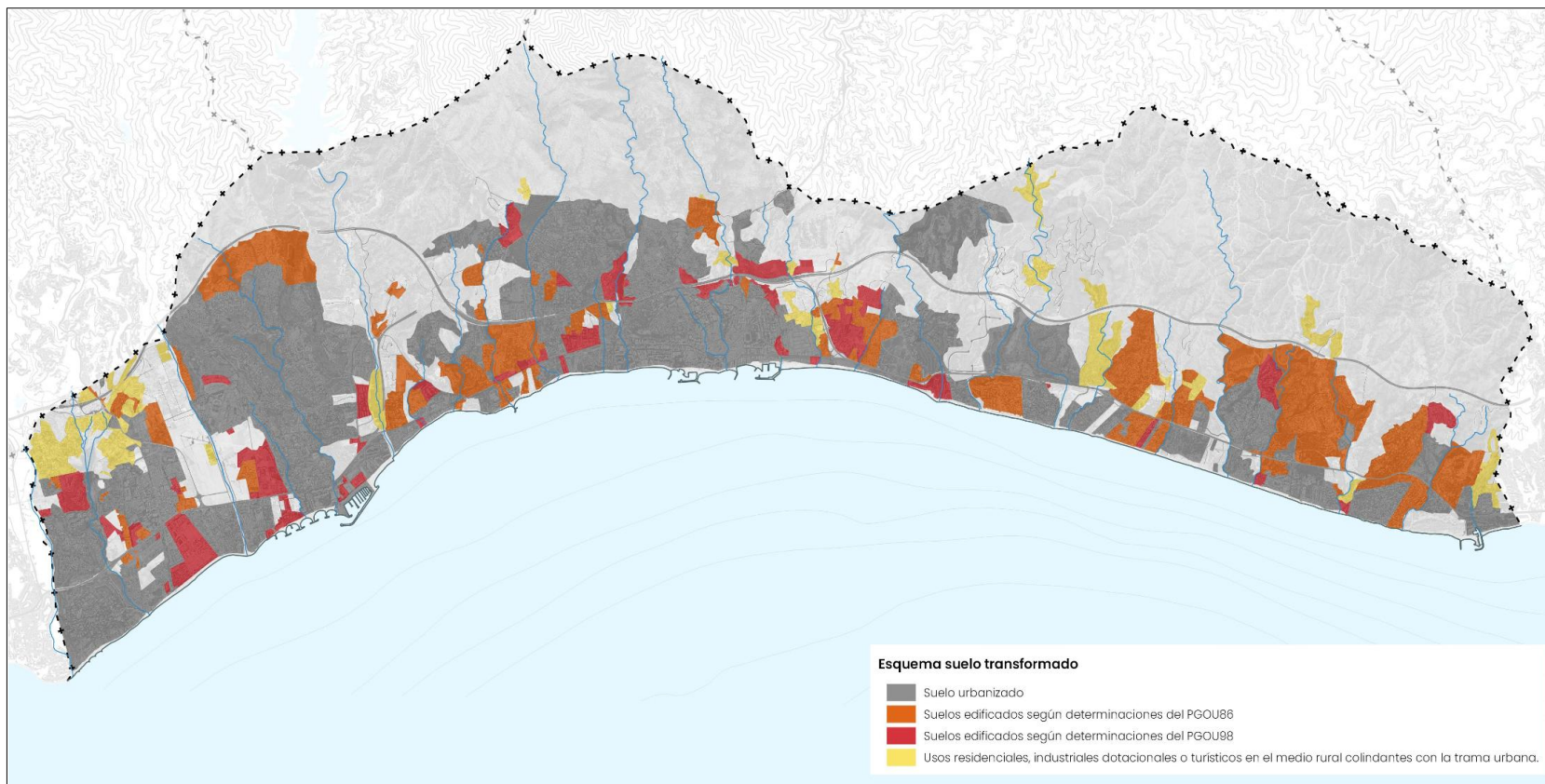
URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

- de la estructura de la propiedad, así como los ámbitos desarrollados conforme a los planeamientos urbanísticos.
3. **Primeras intervenciones turísticas aisladas.** No se plantean como extensión de la trama urbana existente sino como conjuntos de viviendas de baja densidad o bien edificios exentos, siendo la carretera nacional 340 el eje articulador de todas ellas entre sí, así como entre estas nuevas edificaciones y los núcleos preexistentes.
 4. **Primeros intentos de planificación.** En paralelo a la redacción del planeamiento de la Costa del Sol Occidental y del planeamiento municipal se aprobaron urbanizaciones turísticas sin conexión con los núcleos existentes, dos de gran escala, Andalucía la Nueva y Elviria y tres de ámbito más reducido, Calahonda, Pinomar y Cascada de Camoján.
 5. **Desarrollos urbanísticos del PGOU88.** Ensanche núcleos y urbanizaciones autosuficientes. En este período se produjo la mayor ocupación y transformación del suelo del término municipal de Marbella.
 6. **Desarrollos PGOU86.** Polígonos de actuación y sectores de suelo urbanizable transformados según las determinaciones del PGOU86, que ya proponía la conectividad y mejora de las urbanizaciones.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

7. **Ámbitos desarrollados conforme a las determinaciones del PGOU98.**
8. **Operaciones espontáneas de transformación del medio rural:** diseminados de viviendas unifamiliares aisladas vinculadas a la actividad agrícola, localizadas en la parte norte de San Pedro (Valle del Sol, El Salto, Las Medranas), en Los Molineros, en el Arroyo de las Represas o en el entorno del Camino de Los Pescadores; naves e instalaciones industriales al norte del Polígono de la Ermita; usos dotacionales, campos de golf, colegios, campos de fútbol; y usos turísticos (campings).

Pues bien, este desarrollo urbanístico que ha tenido lugar a lo largo de unos 70 años, ha dejado 5.285,60 ha de suelo transformado de las cuales, 3.368,65 ha se encuentran urbanizados, 1.602,30 ha están consolidadas por la edificación, y en 313,95 Has. colindantes con la trama urbana se han implantado usos residenciales, industriales, turísticos, o dotacionales por operaciones aisladas en el medio rural. (Ver esquema "suelo transformado").

Estas piezas forman un entramado continuo de suelo transformado donde se entremezclan vacíos tanto de urbanización como de edificación, espacios vinculados con los suelos transformados por su localización y que deben funcionar como bisagra de conexión entre las diferentes urbanizaciones y barrios, solucionando la debilidad territorial que provoca la fragmentación derivada de los diferentes procesos de ocupación del suelo.

El objetivo del PGOM es organizar estas piezas en Ámbitos Funcionales para que su relación vaya conformando ciudad, tal y como se ha definido, ya que prácticamente salvo los núcleos principales, son pocas las áreas que conforman una verdadera ciudad, debido principalmente al uso estacional, a la baja densidad o por la deficiente diversidad de usos, tal y como se analiza en este documento.

Diagnóstico de la ciudad existente

Así que, teniendo en cuenta las posibilidades que introducen las nuevas tecnologías de la información y las premisas antes señaladas, se pretende abordar este trabajo con la idea de la consecución de una ciudad que podamos definir como más **amable**, que permita cuidar y cuidarse, **saludable y sostenible**. A partir del desarrollo histórico, el soporte físico y la división administrativa y sectorial de la ciudad, se propone la delimitación de lo que denominaremos, Ámbitos Funcionales.

El Plan General propone, partiendo del análisis de las condiciones actuales de la ciudad y su estructura, la división en unidades o ámbitos con características propias que permitan su análisis y estudio. En general, los Ámbitos Funcionales pretenden mejorar la habitabilidad recuperando la ciudad para el ciudadano, estructurándola a su escala y diversidad social, recuperando su identidad o fomentándola en aquellos casos donde sea

posible, donde todos los servicios queden conectados a pie o con medios de movilidad sostenible—en contraposición a la ciudad productiva basada en el uso del vehículo privado—, generando espacios confortables y seguros para las personas e implementando una estructura verde de conexión.

Aplicando las consideraciones anteriores, obtenemos 23 Ámbitos Funcionales. A continuación se describe el punto de partida de cada uno de estos "barrios", que hemos denominado Escenario 0. Los datos de partida son los siguientes:

1. Viviendas: nº viviendas, según datos de la Dirección General del Catastro del Ministerio de Hacienda del Gobierno de España y de la Delegación de Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanizaciones del Ayuntamiento de Marbella.

N.º de viviendas en el término municipal de Marbella = 98.236 viv., de las cuales, en la trama urbana se localizan 97.922 viv.

2. Población permanente:

Aunque la población más actualizada que obra en la base de datos municipal de padrón de 2022 es de 152.246 hab., y según el INE del año 2021 es de 147.958 hab, para poder desagregar la población en el territorio, se ha considerado en este análisis el nº de habitantes de la Base de Datos Longitudinal de Población de Andalucía (BDLPA) a fecha de 1 de enero de 2019 que parten de la localización de la dirección postal donde reside cada uno de los habitantes de Andalucía, representados en una malla regular formada por celdas cuadradas de 250 m de lado, del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Datos del IECA 01/01/19: Habitantes en el término municipal de Marbella: 143.386 hab., de los cuales en la trama urbana se localizan 142.770 hab.

3. Población estacional:

- a) En establecimientos de turismo reglado, suma de las plazas mensuales ofertadas en hoteles, camping, albergues y apartamentos turísticos.

El número de plazas hoteleras se toma de los datos facilitados por la Delegación de Turismo del Ayuntamiento de Marbella actualizados a 2020. Indican 83 establecimientos hoteleros y un total de 15.628 plazas hoteleras máximas.

El número de plazas en camping y albergues se toma igualmente de los datos facilitados por la Delegación de Turismo. Indican 3 camping, y 1 albergue, totalizando un máximo de 4.226 plazas.

El número de plazas en apartamentos turísticos también se toma de los datos anteriores de la Delegación de Turismo. Aparecen contabilizados 48 establecimientos de este tipo, con un total de 7.208 plazas ofertadas máximas.

- b) En viviendas 2ª residencia + turismo no reglado. Este grupo comprende a la población estacional de segunda residencia, más, por su forma de cálculo, la fracción correspondiente a turismo no reglado, que por otra parte no debe ser muy elevado en relación al primer grupo.

Se ha calculado su valor mensual como diferencia al total de población mensual estimada, de la suma de la población permanente mas la estacional turística, ambas obtenidas anteriormente.

A su vez, la población total mensual se ha estimado por correlación directa a los datos mensuales de recogida de R.S.U. (fracción indiferenciada ó contenedor gris). Para ello se ha empleado el estándar de 1,34 kg/hab.día. Ambos datos han sido proporcionados por la Delegación de Limpieza del Ayuntamiento de Marbella.

De los datos anteriores se han reflejado para el escenario 0 de cada ámbito funcional la estimación de población en el periodo de máxima ocupación, que corresponde con los datos obtenidos para el mes de agosto, que es la suma de la población permanente + población en establecimientos de turismo reglado + población en viviendas de 2ªresidencia.

A continuación se hace un resumen de la situación de partida de cada Ámbito Funcional (Escenario 0). En la documentación gráfica se muestran las dotaciones públicas y privadas existentes sobre ortofoto del año 2020.

La leyenda de las parcelas dotacionales es la siguiente:

Parcelas Dotacionales públicas

- Áreas libres
- Equipamientos
- Aparcamientos
- Sin acondicionar

Parcelas dotacionales privadas

- Equipamientos
- Campos de golf
- Instalaciones de servicio
- Instalaciones de servicio

Guadalmina Norte

AF-SP.a

Escenario 0. Superficie: 1.187.497 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	1.964 hab.	39,44 %
Estacional:	2.604 hab.	52,29 %
Plazas turismo reglado:	412 pl.	8,27 %

Tejido residencial

Viviendas:	1.820 viv.
Tamaño medio hogares:	220 m²t.
Apartamentos turísticos:	0 aptos.

Usos del suelo

Públicos	120.102 m²	10,11 %
Dotacional	13.869 m²	1,17 %
Viario	106.140 m²	8,94 %
Servicios	93 m²	0,01 %
Privados	977.655 m²	82,33 %
Residencial	483.101 m²	40,68 %
Turístico	13.080 m²	1,10 %
Terciario	3.802 m²	0,32 %
Industrial	101 m²	0,01 %
Dotacional	477.571 m²	40,22 %
Sin uso	89.740 m²	7,56 %

DIAGNÓSTICO

Ámbito delimitado respetando el recorrido del Campo de Golf Guadalmina Norte. Actualmente el uso del suelo se reparte entre el residencial y el campo de golf, con ausencia de parcelas dotacionales públicas acondicionadas. Aunque sigue siendo algo superior el porcentaje de habitantes estacionales, va aumentando la población permanente, careciendo de una estructura de ciudad y una diversidad de usos que permita a estos habitantes realizar en su entorno próximo cualquier actividad de uso diario.

Guadalmina Sur

AF-SP.b

Escenario 0. Superficie: 1.690.839 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	1.297 hab.	30,35 %
Estacional:	2.536 hab.	59,35 %
Plazas turismo reglado:	440 pl.	10,30 %

Tejido residencial

Viviendas:	1.527 viv.
Tamaño medio hogares:	305 m²t.
Apartamentos turísticos:	0 aptos.

Usos del suelo

Públicos	180.773 m²	10,69 %
Dotacional	26.353 m²	1,56 %
Viario	154.328 m²	9,13 %
Servicios	92 m²	0,01 %
Privados	1.384.537 m²	81,88 %
Residencial	1.008.190 m²	59,63 %
Turístico	25.681 m²	1,52 %
Terciario	27.975 m²	1,65 %
Industrial	345 m²	0,02 %
Dotacional	322.346 m²	19,06 %
Sin uso	125.529 m²	7,42 %

DIAGNÓSTICO

Este Ámbito respeta el recorrido que sigue el Campo Sur de Guadalmina Golf. En esta zona nace el modelo "Golf urbanización", donde el campo de golf se encuentra vinculado a la construcción de urbanizaciones, y se ofrece como reclamo o atractivo para la venta de las promociones inmobiliarias. Actualmente se encuentra prácticamente colmatado por la edificación y la urbanización y destinado a lugar de descanso vinculado a la actividad deportiva. duplicando la población en época de vacaciones.

San Pedro Alcántara

AF-SP.c

Escenario 0. Superficie: 2.053.378 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	28.010 hab.	97,64 %
Estacional:	0 hab.	0,00 %
Plazas turismo reglado:	676 pl.	2,36 %

Tejido residencial

Viviendas:	10.170 viv.
Tamaño medio hogares:	137 m²t.
Apartamentos turísticos:	16 aptos.

Usos del suelo

Públicos	992.316 m²	48,33 %
Dotacional	437.992 m²	21,33 %
Viario	552.854 m²	26,92 %
Servicios	1.470 m²	0,07 %
Privados	842.364 m²	41,02 %
Residencial	670.604 m²	32,66 %
Turístico	3.593 m²	0,17 %
Terciario	130.441 m²	6,35 %
Industrial	28.872 m²	1,41 %
Dotacional	8.854 m²	0,43 %
Sin uso	218.698 m²	10,65 %

DIAGNÓSTICO

Zona central de San Pedro Alcántara, en el entorno de la colonia originaria de 1870, que ya cuenta con características de la ciudad de proximidad, actividades comerciales y equipamientos tanto deportivos, como culturales, asistenciales, educativos y sanitarios. Se detectan algunas áreas degradadas y con gran potencialidad, como el área donde se instala el mercadillo, la parte libre de edificación del antiguo sector URP-SP-2, el entorno del Trapiche de Guadaiza, así como un vacío relevante al este del Arroyo del Chopo.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

***567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Nueva Alcántara

AF-SP.d
Escenario 0. Superficie: 1.934.694 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	4.178 hab.	37,04 %
Estacional:	5.651 hab.	50,09 %
Plazas turismo reglado:	1.452 pl.	12,87 %

Tejido residencial

Viviendas:	3.916 viv.
Tamaño medio hogares:	189 m²t.
Apartamentos turísticos:	34 aptos.

Usos del suelo

Públicos	841.849 m²	43,51 %
Dotacional	323.756 m²	16,73 %
Viario	516.402 m²	26,69 %
Servicios	1.691 m²	0,09 %
Privados	929.865 m²	48,06 %
Residencial	783.373 m²	40,49 %
Turístico	46.153 m²	2,39 %
Terciario	45.653 m²	2,36 %
Industrial	6.221 m²	0,32 %
Dotacional	48.465 m²	2,51 %
Sin uso	162.980 m²	8,42 %

DIAGNÓSTICO

Zona de gran diversidad tipológica y funcional, localizándose el núcleo tradicional de El Ingenio, urbanizaciones de playa anteriores al PGOU86, así como crecimientos derivados del PGOU98 no aprobado. Aunque prácticamente se encuentra toda la zona urbanizada, todavía hay muchos vacíos de edificación, por lo que se considera un área estratégica para su transformación hacia la ciudad de proximidad. No cuenta el ámbito con equipamientos públicos, salvo los de la zona El Ingenio, aunque dispone de numerosas parcelas dotacionales sin acondicionar.

Valle del Sol - Las Medranas -
Fuente del Espanto - El Salto

AF-SP.e
Escenario 0. Superficie: 1.700.072 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	1.988 hab.	100,00 %
Estacional:	0 hab.	0,00 %
Plazas turismo reglado:	0 pl.	0,00 %

Tejido residencial

Viviendas:	595 viv.
Tamaño medio hogares:	242 m²t.
Apartamentos turísticos:	0 aptos.

Usos del suelo

Públicos	445.497 m²	26,20 %
Dotacional	248.524 m²	14,62 %
Viario	190.442 m²	11,20 %
Servicios	6.531 m²	0,38 %
Privados	831.564 m²	48,91 %
Residencial	558.616 m²	32,86 %
Turístico	0 m²	0,00 %
Terciario	42.283 m²	2,49 %
Industrial	225.438 m²	13,26 %
Dotacional	5.227 m²	0,31 %
Sin uso	423.011 m²	24,88 %

DIAGNÓSTICO

Ámbito complejo en el entorno del Pantano de Las Medranas y al norte de la Antigua A-397 carente de estructura urbana por las diferentes causas de la ocupación del suelo: dos sectores residenciales del PGOU86, la zona industrial, los núcleos secundarios históricos de Las Medranas, El Salto y la Fuente del Espanto y las edificaciones diseminadas del Valle del Sol vinculadas al medio rural. Es necesaria su intervención para favorecer la cohesión territorial y social de este área con un gran potencial histórico y ambiental y sin equipamientos de proximidad.

La Campana

AF-NA.a
Escenario 0. Superficie: 4.989.898 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	9.241 hab.	54,62 %
Estacional:	7.521 hab.	44,46 %
Plazas turismo reglado:	156 pl.	0,92 %

Tejido residencial

Viviendas:	6.678 viv.
Tamaño medio hogares:	195 m²t.
Apartamentos turísticos:	39 aptos.

Usos del suelo

Públicos	1.058.620 m²	21,22 %
Dotacional	479.527 m²	9,61 %
Viario	571.489 m²	11,45 %
Servicios	7.604 m²	0,15 %
Privados	3.376.283 m²	67,66 %
Residencial	2.058.365 m²	41,25 %
Turístico	16.555 m²	0,33 %
Terciario	26.141 m²	0,52 %
Industrial	66.191 m²	1,33 %
Dotacional	1.209.031 m²	24,23 %
Sin uso	554.995 m²	11,12 %

DIAGNÓSTICO

Interesante ámbito territorial con una gran diversidad ciudadana y funcional, con usos residenciales, campos de golf y actividades terciarias e industriales en el denominado Polígono Industrial de La Campana. En ella residen con carácter permanente casi 10.000 habitantes, por lo que después de los núcleos de Marbella y San Pedro es el ámbito con mayor número de residentes. Nivel alto de dotaciones, tanto educativas como deportivas. Además, se ubica al norte el Lago de Las Tortugas, de gran valor ambiental, aunque en deficiente estado de conservación.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

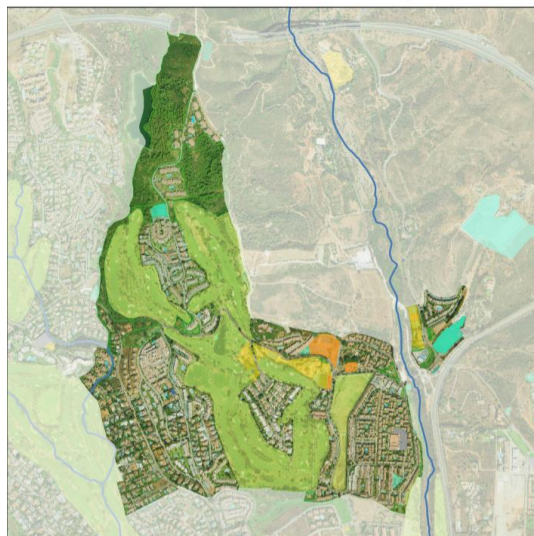
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Aloha - Colonia El Ángel

AF-NA.b
Escenario 0. Superficie: 2.102.742 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	1.774 hab.	24,65 %
Estacional:	5.395 hab.	74,96 %
Plazas turismo reglado:	28 pl.	0,39 %

Tejido residencial

Viviendas:	2.856 viv.
Tamaño medio hogares:	178 m²t.
Apartamentos turísticos:	9 aptos.

Usos del suelo

Públicos	598.494 m²	28,46 %
Dotacional	346.184 m²	16,46 %
Viario	186.836 m²	8,89 %
Servicios	65.474 m²	3,11 %
Privados	1.508.304 m²	71,73 %
Residencial	795.998 m²	37,86 %
Turístico	13.067 m²	0,62 %
Terciario	16.208 m²	0,77 %
Industrial	8.575 m²	0,41 %
Dotacional	674.456 m²	32,08 %
Sin uso	-4.056 m²	-0,19 %

DIAGNÓSTICO

Parte noreste de Andalucía La Nueva, alrededor del Campo de Golf de Aloha. Residen menos de 2.000 hab. con carácter permanente con gran diversidad en los hábitos de vida: residentes de viviendas unif. y bloques exentos vinculados al golf, de las viviendas sociales de la Colonia El Ángel, y los de la Urb. Los Naranjos, de construcciones más recientes y donde se localiza la escasa actividad terciaria de la zona. A parte del campo de golf, las dotaciones en uso se limitan a la zona ajardinada de la colonia, el colejo privado Aloha y el concertado Francisco Echamendi.

El Rodeo

AF-NA.c
Escenario 0. Superficie: 2.350.221 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	5.138 hab.	28,94 %
Estacional:	10.314 hab.	58,09 %
Plazas turismo reglado:	2.302 pl.	12,97 %

Tejido residencial

Viviendas:	6.156 viv.
Tamaño medio hogares:	201 m²t.
Apartamentos turísticos:	124 aptos.

Usos del suelo

Públicos	568.585 m²	24,19 %
Dotacional	102.283 m²	4,35 %
Viario	464.059 m²	19,75 %
Servicios	2.243 m²	0,10 %
Privados	1.487.917 m²	63,31 %
Residencial	1.256.639 m²	53,47 %
Turístico	103.394 m²	4,40 %
Terciario	77.505 m²	3,30 %
Industrial	4.458 m²	0,19 %
Dotacional	45.921 m²	1,95 %
Sin uso	293.719 m²	12,50 %

DIAGNÓSTICO

Ámbito al sur de La Campana entre el Río Guadaiza y el Arroyo Benabola donde se edificó el primer complejo hotelero de Marbella (1947). La parte este del Arroyo Benabola formaba parte de la "Ciudad Parque de Turismo de Andalucía la Nueva" (1962), y la parte oeste lo conforman urbanizaciones más recientes con escasa conectividad entre ellas. Aunque ya residen de forma permanente más de 5000 personas, no cuenta con estructura urbana, careciendo de espacios de relación, equipamientos y prácticamente de establecimientos de proximidad.

Puerto Banús - Río Verde

AF-NA.d
Escenario 0. Superficie: 1.691.212 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	1.892 hab.	13,76 %
Estacional:	9.042 hab.	65,77 %
Plazas turismo reglado:	2.813 pl.	20,46 %

Tejido residencial

Viviendas:	4.356 viv.
Tamaño medio hogares:	172 m²t.
Apartamentos turísticos:	201 aptos.

Usos del suelo

Públicos	502.140 m²	29,69 %
Dotacional	177.189 m²	10,48 %
Viario	322.890 m²	19,09 %
Servicios	2.061 m²	0,12 %
Privados	1.144.381 m²	67,67 %
Residencial	751.098 m²	44,41 %
Turístico	48.399 m²	2,86 %
Terciario	161.076 m²	9,52 %
Industrial	20.939 m²	1,24 %
Dotacional	162.869 m²	9,63 %
Sin uso	44.691 m²	2,64 %

DIAGNÓSTICO

Este ámbito se encuentra dividido por la carretera A-7 en dos partes desconectadas, la parte sur, donde se ubica Puerto Banús, la zona comercial de El Corte Inglés y la zona turística, y la parte norte, sur de la urbanización Aloha y la Dama de Noche. La proporción de habitantes permanentes es inferior al 20% respecto a la ocupación que presenta la zona en el período de máxima ocupación estival, pero es una zona estratégica de Marbella por la complejidad de usos y la actividad que concentra.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

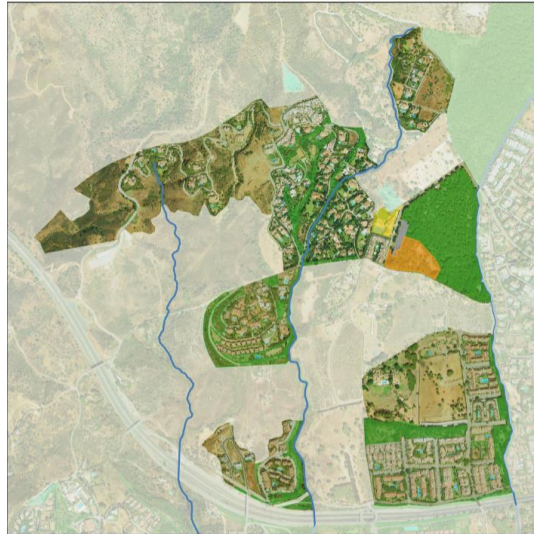
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Camino de los Manchones

AF-NG.a
Escenario 0. Superficie: 1.274.892 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	1.005 hab.	34,52 %
Estacional:	1.656 hab.	56,89 %
Plazas turismo reglado:	250 pl.	8,59 %

Tejido residencial

Viviendas:	1.060 viv.
Tamaño medio hogares:	267 m²t.
Apartamentos turísticos:	0 aptos.

Usos del suelo

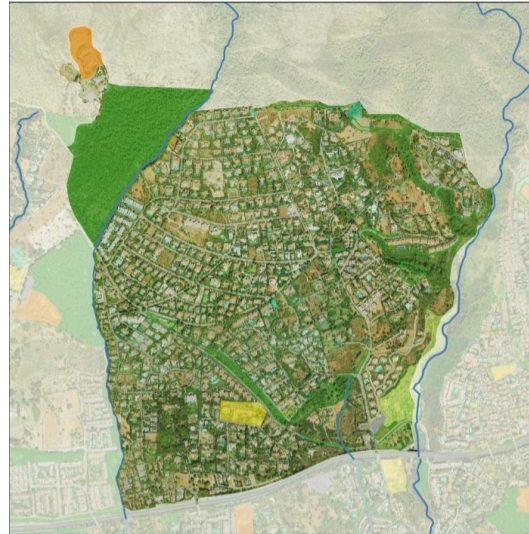
Públicos	468.299 m²	36,73 %
Dotacional	277.301 m²	21,75 %
Viario	190.577 m²	14,95 %
Servicios	421 m²	0,03 %
Privados	570.725 m²	44,77 %
Residencial	544.679 m²	42,72 %
Turístico	0 m²	0,00 %
Terciario	5.669 m²	0,44 %
Industrial	10.103 m²	0,79 %
Dotacional	10.274 m²	0,81 %
Sin uso	235.868 m²	18,50 %

DIAGNÓSTICO

Zona al sur de Sierra Blanca y al este del Arroyo de las Piedras que ha ido transformándose bajo la demanda de viviendas unifamiliares aisladas en parcelas de grandes dimensiones. Todavía presenta muchos vacíos entre urbanizaciones, ya que algunos sectores se están tramitando conforme al PGOU 86 y otras zonas provenientes del PGOU 98 se quedarán sin culminar el proceso de edificación o de urbanización.

Sierra Blanca

AF-NG.b
Escenario 0. Superficie: 2.923.542 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	1.850 hab.	55,09 %
Estacional:	1.508 hab.	44,91 %
Plazas turismo reglado:	0 pl.	0,00 %

Tejido residencial

Viviendas:	1.338 viv.
Tamaño medio hogares:	548 m²t.
Apartamentos turísticos:	0 aptos.

Usos del suelo

Públicos	736.716 m²	25,20 %
Dotacional	423.213 m²	14,48 %
Viario	308.227 m²	10,54 %
Servicios	5.276 m²	0,18 %
Privados	1.712.081 m²	58,56 %
Residencial	1.626.584 m²	55,64 %
Turístico	0 m²	0,00 %
Terciario	9.670 m²	0,33 %
Industrial	2.001 m²	0,07 %
Dotacional	73.826 m²	2,53 %
Sin uso	474.745 m²	16,24 %

DIAGNÓSTICO

Ámbito al sur de Sierra Blanca y al oeste del Arroyo de las Piedras y por encima de la AP-7. Esta zona del municipio también se caracteriza por el uso residencial en viviendas de grandes dimensiones, con carencia de estructura de ciudad y de equipamientos públicos, aunque con una gran zona verde, el Parque de Nagüeles.

Carretera de Istán

AF-NG.c
Escenario 0. Superficie: 2.965.801 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	1.359 hab.	14,36 %
Estacional:	6.678 hab.	70,56 %
Plazas turismo reglado:	1.427 pl.	15,08 %

Tejido residencial

Viviendas:	3.202 viv.
Tamaño medio hogares:	275 m²t.
Apartamentos turísticos:	85 aptos.

Usos del suelo

Públicos	890.743 m²	30,03 %
Dotacional	428.654 m²	14,45 %
Viario	457.067 m²	15,41 %
Servicios	5.022 m²	0,17 %
Privados	1.752.788 m²	59,10 %
Residencial	1.500.953 m²	50,61 %
Turístico	106.860 m²	3,60 %
Terciario	94.890 m²	3,20 %
Industrial	16.143 m²	0,54 %
Dotacional	33.942 m²	1,14 %
Sin uso	322.270 m²	10,87 %

DIAGNÓSTICO

Ámbito en el entorno de la Carretera de Istán, que engloba también a la denominada "Milla de Oro" y que actualmente está en desarrollo, ofertando bloques plurifamiliares de alta calidad que están reemplazando a la oferta de viviendas unifamiliares aisladas. Al sur se encuentra la antigua Urbanización Río Verde, y el yacimiento arqueológico de la Villa Romana. Presenta escasa estructura de ciudad, caracterizándose por la ausencia de equipamientos de proximidad, insuficientes zonas de esparcimiento y de relación, y poca diversidad de usos.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

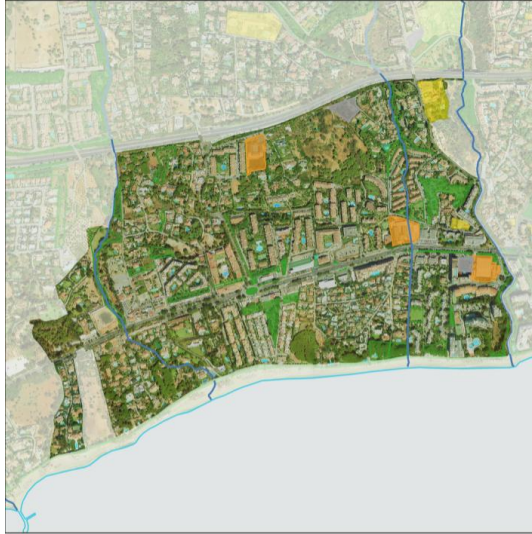
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Casablanca

AF-NG.d
Escenario 0. Superficie: 1.617.764 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	3.108 hab.	27,70 %
Estacional:	6.364 hab.	56,71 %
Plazas turismo reglado:	1.750 pl.	15,59 %

Tejido residencial

Viviendas:	3.774 viv.
Tamaño medio hogares:	189 m²t.
Apartamentos turísticos:	95 aptos.

Usos del suelo

Públicos	380.140 m²	23,50%
Dotacional	129.793 m²	8,02%
Viario	249.975 m²	15,45%
Servicios	372 m²	0,02%
Privados	1.059.519 m²	65,49%
Residencial	882.864 m²	54,57%
Turístico	66.263 m²	4,10%
Terciario	90.929 m²	5,62%
Industrial	1.993 m²	0,12%
Dotacional	17.470 m²	1,08%
Sin uso	178.105 m²	11,01%

DIAGNÓSTICO

Ámbito Funcional con diversidad tipológica y funcional, al concentrarse hoteles emblemáticos, urbanizaciones de origen turístico anteriores al PGOU 86, y desarrollos posteriores tanto del PGOU 86 como del PGOU 98. Residen algo más de 3000 habitantes de forma permanente y presenta en el entorno de la carretera actividad terciaria, aunque carece de equipamientos de proximidad, ya que solo cuenta con el Instituto Guadalpin.

Trapiche

AF-MB.a
Escenario 0. Superficie: 1.751.188 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	6.846 hab.	98,70 %
Estacional:	0 hab.	0,00 %
Plazas turismo reglado:	90 pl.	1,30 %

Tejido residencial

Viviendas:	2.306 viv.
Tamaño medio hogares:	192 m²t.
Apartamentos turísticos:	9 aptos.

Usos del suelo

Públicos	498.468 m²	28,46%
Dotacional	248.412 m²	14,19%
Viario	247.922 m²	14,16%
Servicios	2.134 m²	0,12%
Privados	964.269 m²	55,06%
Residencial	800.795 m²	45,73%
Turístico	127.887 m²	7,30%
Terciario	12.266 m²	0,70%
Industrial	5.727 m²	0,33%
Dotacional	17.594 m²	1,00%
Sin uso	288.451 m²	16,47%

DIAGNÓSTICO

Ámbito al norte del núcleo de Marbella, por encima de la A-7, caracterizado por la construcción de viviendas unifamiliares, principalmente adosadas, de carácter permanente. También destaca el hotel Don Miguel, construido en los años 70 y ahora renovado, y la estación de autobuses. Las dotaciones de áreas libres y equipamientos son deficientes, aunque cuenta con el CEIP Mario Vargas Llosa y el CEIP Xarblanca, así como con el concertado María Auxiliadora II, con un polideportivo y con algunos parques: el comercio de proximidad también es escaso.

La Cañada - Torrecilla

AF-MB.b
Escenario 0. Superficie: 647.108 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	1.105 hab.	92,86 %
Estacional:	45 hab.	3,78 %
Plazas turismo reglado:	40 pl.	3,36 %

Tejido residencial

Viviendas:	458 viv.
Tamaño medio hogares:	162 m²t.
Apartamentos turísticos:	0 aptos.

Usos del suelo

Públicos	225.799 m²	34,89%
Dotacional	90.897 m²	14,05%
Viario	134.902 m²	20,85%
Servicios	0 m²	0,00%
Privados	324.142 m²	50,09%
Residencial	150.580 m²	23,27%
Turístico	7.181 m²	1,11%
Terciario	153.400 m²	23,71%
Industrial	12.981 m²	2,01%
Dotacional	0 m²	0,00%
Sin uso	97.167 m²	15,02%

DIAGNÓSTICO

En este Ámbito Funcional se encuentran las viviendas construidas en desarrollo del PGOU86 fruto de los planes parciales de La Serranía y La Torrecilla, que favorecieron sobre todo, la construcción de vivienda unifamiliar adosada con vocación de vivienda permanente. Y la implantación, ya en los años 90, del Centro Comercial La Cañada, de carácter supramunicipal. En este Ámbito se produce una deficiente dotación de áreas libres y equipamientos.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

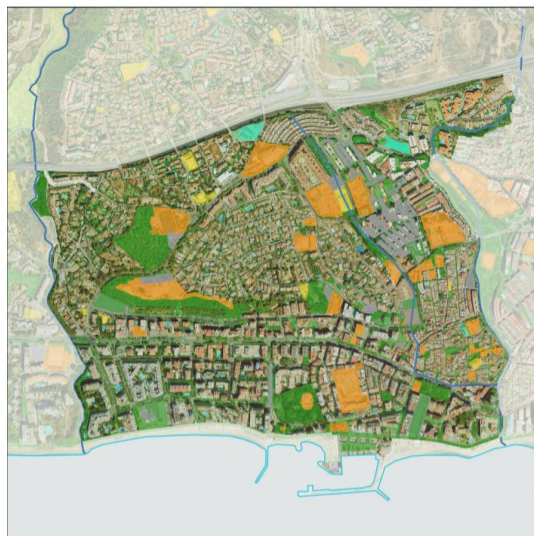
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Marbella oeste

AF-MB.c
Escenario 0. Superficie: 2.105.851 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	27.316 hab.	64,12 %
Estacional:	11.912 hab.	27,96 %
Plazas turismo reglado:	3.375 pl.	7,92 %

Tejido residencial

Viviendas:	15.629 viv.
Tamaño medio hogares:	133 m²t.
Apartamentos turísticos:	385 aptos.

Usos del suelo

Públicos	966.776 m²	45,91 %
Dotacional	440.635 m²	20,92 %
Viario	517.417 m²	24,57 %
Servicios	8.724 m²	0,41 %
Privados	1.100.732 m²	52,27 %
Residencial	899.758 m²	42,73 %
Turístico	36.659 m²	1,74 %
Terciario	129.095 m²	6,13 %
Industrial	15.776 m²	0,75 %
Dotacional	19.444 m²	0,92 %
Sin uso	38.343 m²	1,82 %

DIAGNÓSTICO

Recoge el Centro Histórico y el Barrio Alto. La ciudad consolidada de Marbella alberga barrios diferenciados por la tipología edificatoria: la zona más antigua de viviendas entre medianeras (tipología de centro y de núcleo popular), el ensanche de bloques plurifamiliares en altura al Norte, la construcción de bloques al sur de la Avda. Ricardo Soriano (muchas de uso estacional), y la extensión al noroeste de viviendas unifamiliares aisladas. Cuenta con una adecuada dotación de equipamientos y una escasa dotación de áreas libres y aparcamientos.

Marbella este

AF-MB.d
Escenario 0. Superficie: 1.750.452 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	31.837 hab.	97,07 %
Estacional:	0 hab.	0,00 %
Plazas turismo reglado:	962 pl.	2,93 %

Tejido residencial

Viviendas:	12.441 viv.
Tamaño medio hogares:	111 m²t.
Apartamentos turísticos:	31 aptos.

Usos del suelo

Públicos	880.048 m²	50,28 %
Dotacional	319.015 m²	18,22 %
Viario	552.582 m²	31,57 %
Servicios	8.451 m²	0,48 %
Privados	871.177 m²	49,77 %
Residencial	442.958 m²	25,31 %
Turístico	15.065 m²	0,86 %
Terciario	127.237 m²	7,27 %
Industrial	276.600 m²	15,80 %
Dotacional	9.317 m²	0,53 %
Sin uso	-773 m²	-0,04 %

DIAGNÓSTICO

Ámbito con barrios diferenciados por la tipología edificatoria: la zona más antigua de viviendas entre medianeras (tipología de núcleo popular), el ensanche de bloques plurifamiliares y en altura, y la extensión al norte de viviendas unifamiliares aisladas. Las zonas situadas al Este de la C/ José Manuel Vallés se destinaron a la construcción de vivienda pública en los años 90. También se localiza el Polígono Industrial de La Ermita. El ámbito cuenta con una adecuada dotación de equipamientos y una escasa dotación de áreas libres y aparcamientos.

Bello Horizonte

AF-RR.a
Escenario 0. Superficie: 1.544.436 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	2.685 hab.	71,75 %
Estacional:	1.020 hab.	27,26 %
Plazas turismo reglado:	37 pl.	0,99 %

Tejido residencial

Viviendas:	1.476 viv.
Tamaño medio hogares:	195 m²t.
Apartamentos turísticos:	9 aptos.

Usos del suelo

Públicos	475.586 m²	30,79 %
Dotacional	152.222 m²	10,18 %
Viario	316.363 m²	20,48 %
Servicios	2.001 m²	0,13 %
Privados	711.394 m²	46,06 %
Residencial	622.902 m²	40,33 %
Turístico	12.020 m²	0,78 %
Terciario	17.239 m²	1,12 %
Industrial	35.372 m²	2,29 %
Dotacional	23.861 m²	1,54 %
Sin uso	357.456 m²	23,14 %

DIAGNÓSTICO

La ubicación de esta zona, cercana a la ciudad de Marbella pero separada por el ramal de conexión entre la A-7 y la AP-7, y el proceso edificatorio sin planificación urbanística de conjunto ha derivado en una zona heterogénea con urbanizaciones de origen turístico, asentamientos espontáneos vinculados al mundo rural en el entorno del Camino de Los Pescadores y promociones de adosados de los 90. Encontrándonos con diferentes grupos poblacionales en un área semiconsolidada donde todavía hay grandes vacíos tanto de edificación como de urbanización.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Rio Real

AF-RR.b

Escenario 0. Superficie: 4.767.779 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	1.854 hab.	18,72 %
Estacional:	7.628 hab.	77,03 %
Plazas turismo reglado:	420 pl.	4,24 %

Tejido residencial

Viviendas:	3.778 viv.
Tamaño medio hogares:	261 m²t.
Apartamentos turísticos:	0 aptos.

DIAGNÓSTICO

Ámbito que se inició con edificaciones destinadas al turismo de carácter aislado, el Camping Marbella 191 (1957), el Hotel Los Monteros (1962) e Incosol Hotel Medical SPA (1973), así como urbanizaciones de viviendas con fines turístico. Posteriormente, en desarrollo del PGOU86 se urbanizó el sector del Hospital. Actualmente dos proyectos están en tramitación, preveyendo 1751 viviendas nuevas, así como nuevos equipamientos, ya que el ámbito no cuenta con ningún equipamiento de proximidad, salvo Centro de Enseñanza Secundaria que está en construcción.

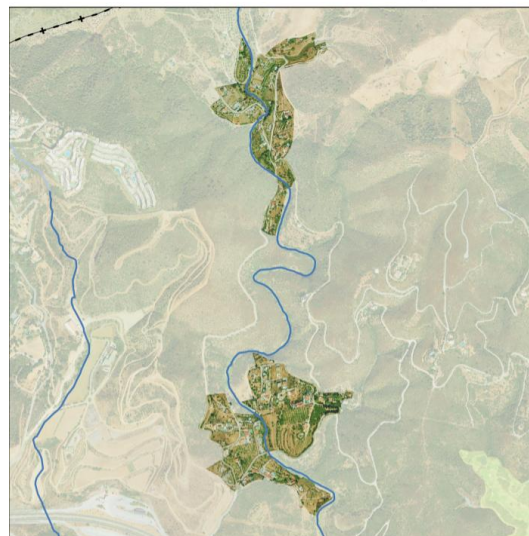
Usos del suelo

Públicos	1.288.890 m²	27,03%
Dotacional	644.016 m²	13,51%
Viario	638.965 m²	13,40%
Servicios	5.909 m²	0,12%
Privados	3.089.431 m²	64,80%
Residencial	1.456.572 m²	30,55%
Turístico	68.338 m²	1,43%
Terciario	9.851 m²	0,21%
Industrial	31.307 m²	0,66%
Dotacional	1.523.363 m²	31,95%
Sin uso	389.458 m²	8,17%

Los Molineros

AF-RR.c

Escenario 0. Superficie: 273.039 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	101 hab.	36,20 %
Estacional:	178 hab.	63,80 %
Plazas turismo reglado:	0 pl.	0,00 %

Tejido residencial

Viviendas:	114 viv.
Tamaño medio hogares:	101 m²t.
Apartamentos turísticos:	0 aptos.

DIAGNÓSTICO

Ámbito que se sitúa en la zona oriental de Marbella, con un pasado agrícola, en el que las edificaciones se han ido asentando a lo largo del cauce del arroyo Siete Revueltas. En la actualidad cuenta con alumbrado público, electricidad por cableado aéreo, saneamiento con pozos ciegos, y para el abastecimiento de agua utilizan pozos propios, acceso rodado por carril asfaltado en una parte y otra por carril forestal, tiene un punto único de recogida de residuos sólidos municipal en su parte Norte y otro en su parte Sur. Carece de equipamientos públicos.

Usos del suelo

Públicos	19.407 m²	7,11%
Dotacional	0 m²	0,00%
Viario	19.407 m²	7,11%
Servicios	0 m²	0,00%
Privados	80.414 m²	29,45%
Residencial	72.451 m²	26,54%
Turístico	0 m²	0,00%
Terciario	0 m²	0,00%
Industrial	7.963 m²	2,92%
Dotacional	0 m²	0,00%
Sin uso	173.218 m²	63,44%

Alicate

AF-AL.a

Escenario 0. Superficie: 2.670.740 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	3.578 hab.	31,16 %
Estacional:	5.104 hab.	44,45 %
Plazas turismo reglado:	2.800 pl.	24,39 %

Tejido residencial

Viviendas:	3.459 viv.
Tamaño medio hogares:	188 m²t.
Apartamentos turísticos:	0 aptos.

DIAGNÓSTICO

Esta zona representa el resultado de la planificación basada en "urbanizaciones autosuficientes" anteriores a 1968, con ejecución de las edificaciones antes que la urbanización, por lo que debido a su antigüedad y al grado de división de la propiedad ha sido imposible o muy complicada la gestión y la urbanización. Además, estas urbanizaciones pensadas en sus orígenes como lugar de vacaciones, poco a poco se van convirtiendo en lugares habitacionales permanentes, con carencias dotacionales, con escasa conectividad y con escasa estructura de ciudad.

Usos del suelo

Públicos	893.692 m²	33,46%
Dotacional	442.761 m²	16,58%
Viario	444.836 m²	16,66%
Servicios	6.095 m²	0,23%
Privados	1.611.979 m²	60,36%
Residencial	1.357.855 m²	50,84%
Turístico	92.788 m²	3,47%
Terciario	48.563 m²	1,82%
Industrial	24.902 m²	0,93%
Dotacional	87.871 m²	3,29%
Sin uso	165.069 m²	6,18%

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

Elviria

AF-VB.a
Escenario 0. Superficie: 4.812.474 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	3.328 hab.	17,90 %
Estacional:	10.673 hab.	57,42 %
Plazas turismo reglado:	4.587 pl.	24,68 %

Tejido residencial

Viviendas:	5.578 viv.
Tamaño medio hogares:	194 m²t.
Apartamentos turísticos:	495 aptos.

Usos del suelo

Públicos	1.377.034 m²	28,61 %
Dotacional	672.234 m²	13,97 %
Viario	618.791 m²	12,86 %
Servicios	86.009 m²	1,79 %
Privados	2.706.577 m²	56,24 %
Residencial	1.839.536 m²	38,22 %
Turístico	220.310 m²	4,58 %
Terciario	93.312 m²	1,94 %
Industrial	32.680 m²	0,68 %
Dotacional	520.739 m²	10,82 %
Sin uso	728.863 m²	15,15 %

DIAGNÓSTICO

Ámbito territorial emblemático por la presencia de hoteles históricos cuya transformación urbanística tiene su origen en el concurso de ideas convocado en 1960 para la ordenación de la "Zona Residencial Elviria". Otras urbanizaciones anteriores al PGOU68 son la urbanización Real de Zaragoza y la zona del Rancho Wellington. Cuenta con un nivel adecuado de equipamientos de proximidad para los residentes permanentes.

Artola

AF-VB.b
Escenario 0. Superficie: 3.195.063 m²



Población
(máx. ocup.)

Permanente:	3.094 hab.	20,25 %
Estacional:	8.033 hab.	52,58 %
Plazas turismo reglado:	4.151 pl.	27,17 %

Tejido residencial

Viviendas:	4.433 viv.
Tamaño medio hogares:	180 m²t.
Apartamentos turísticos:	86 aptos.

Usos del suelo

Públicos	768.603 m²	24,06 %
Dotacional	299.365 m²	9,37 %
Viario	462.810 m²	14,49 %
Servicios	6.428 m²	0,20 %
Privados	2.196.175 m²	68,74 %
Residencial	1.555.424 m²	48,68 %
Turístico	194.993 m²	6,10 %
Terciario	33.238 m²	1,04 %
Industrial	7.552 m²	0,24 %
Dotacional	404.968 m²	12,67 %
Sin uso	230.285 m²	7,21 %

DIAGNÓSTICO

Ámbito territorial ubicado al este del municipio, en colindancia con el término municipal de Mijas, de gran valor ambiental por las superficies arboladas, las Dunas de Artola y la playa. Actualmente residen 3000 hab. de forma permanente aunque todavía se caracteriza esta zona por su ocupación temporal, llegando a triplicar su población en época vacacional. No cuenta con equipamientos públicos, tan sólo con equipamientos deportivos de carácter privado, el Campo de Golf y pistas de tenis y pádel.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA



TÍTULO 6. DIAGNÓSTICO DEL MODELO MUNICIPAL

La elección del modelo de ciudad es una decisión que corresponde al municipio. El futuro de cualquier ciudad tiene que estar en manos de sus ciudadanos, cuya voluntad se manifiesta a través de sus responsables políticos y debe abordarse desde la gobernanza, fomentando la responsabilidad y el compromiso de la administración local con la voluntad de los ciudadanos.

Resulta evidente que conseguir un modelo de ciudad basado en un desarrollo urbano sostenible es el objetivo principal, cumpliendo los principios de sostenibilidad ambiental, económica y social. Y que los modelos deben ser lo suficientemente flexibles como para incorporar diferentes perspectivas de ciudad e integrar propuestas que surjan desde otras visiones. **En el avance se planteó un modelo de ciudad basado en distintas alternativas** (referentes al modelo de ciudad). Dichas alternativas definen los condicionantes que inciden en la ciudad, los cuales no son sólo urbanísticos o de modelos de crecimiento, sino también económicos, patrimoniales, históricos, paisajísticos, de movilidad, de género, etc. El modelo de ciudad que se propone se basa en los siguientes conceptos:

CIUDAD POLICÉNTRICA

El policentrismo está fundamentalmente representado en el municipio con los núcleos de Marbella y de San Pedro Alcántara y, en menor medida, por las Chapas. Sin embargo, no puede quedarse ahí, la ciudad compacta de los núcleos no es el único referente urbano, sino que se alterna con la ciudad dispersa de las urbanizaciones a las que debe dotarse de su propia centralidad

CIUDAD JARDÍN

Uno de los patrimonios más importantes de Marbella en su entorno natural y su clima favorecidos por su localización: a orillas del Mediterráneo y en la falda de Sierra Blanca. Y sobre todo, la calidad y cantidad de sus espacios verdes, tanto públicos como privados.

CIUDAD DEL TURISMO Y LA CULTURA

Marbella ha llevado a cabo un exitoso modelo turístico que se ha convertido sino en el mayor, sí en uno de los principales pilares de la economía del municipio. Y ha llevado la marca "Marbella" a un lugar reconocible dentro y fuera de nuestras fronteras.

CIUDAD DEL DEPORTE Y LA SALUD

Marbella presume de la calidad de vida y del bienestar de sus habitantes. Por lo que entendemos que es fundamental fomentar el deporte para mejorar la salud y la integración social. Deporte que debe extenderse al tejido empresarial, creando nuevas oportunidades.

CIUDAD DE LA EDUCACIÓN Y EL CONOCIMIENTO

La cultura no es solo un elemento dinamizador y transformador de la ciudad, sino que forma parte de la oferta de las ciudades. A los elementos tradicionales como el patrimonio, artes escénicas, exposiciones, arquitectura, etc. se suman hoy otros como el folclore, el cine, el diseño o la moda, que cobran cada vez más importancia.

CIUDAD PRODUCTIVA E INNOVADORA

Marbella ha sido una ciudad innovadora, generadora de talento y tecnológicamente avanzada. En Marbella se ubicaron los primeros altos hornos civiles de España, la colonia agrícola privada más moderna de nuestro país, el puerto deportivo más grande de Europa y una arquitectura vernácula que ha sido muy imitada. La innovación se plantea de manera transversal abarcando la tecnología, la información, la comunicación y el cine, la industria audiovisual y la publicidad, el diseño y la moda,...

La intervención en la ciudad debe partir del análisis real de la ciudad tal y como es, con sus virtudes y defectos. En este documento se plantea un análisis y diagnóstico de la ciudad desde la perspectiva o la visión que proyectan las alternativas de ciudad indicadas, con la intención de potenciar aquellos valores del municipio que permitan generar el máximo valor añadido. El Plan analiza el presente para apostar hacia el futuro.

Para afrontar el análisis del modelo municipal y urbano se parte de las alternativas propuestas en el avance, algunas se simplifican y otras se complejizan, de manera que termine de definirse el concepto que alberga cada uno de los modelos.

A partir de este momento, **cada alternativa de modelo de ciudad** (definidas en el avance) **enmarca una estrategia**. Y, por tanto, genera una visión estratégica que nos ayuda a definir sus activos de excelencia con la finalidad de usarlos como vectores de desarrollo para crear una **ciudad para el futuro**. Encontrar este modelo de ciudad es fundamental para definir las líneas de actuación que nos lleven a ser una ciudad mejor. Como nos diría Jaime Lerner **"una ciudad solo puede encontrar soluciones de futuro a partir del momento en el que sabe lo que quiere ser"**.

Determinamos, por tanto, las siguientes **estrategias de análisis**:

1. Ciudad policéntrica
2. Ciudad verde
3. Ciudad turística y cosmopolita
4. Ciudad del deporte y la salud
5. Ciudad del conocimiento

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



ESTRATEGIA 1: CIUDAD POLICÉNTRICA.

Agrupar los siguientes condicionantes:

- la ocupación del suelo y los usos del suelo



- la mixtidad de usos,



- la complejidad edificatoria y la densidad asociada a ella



- la movilidad rodada.



ESTRATEGIA 2: CIUDAD VERDE.

Agrupar los siguientes condicionantes:

- el medio físico (aguas superficiales, masas arbóreas, topografía)



- el verde urbano (las zonas verdes y áreas libres planificadas: existentes, estén o no cualificadas)



- las infraestructuras energéticas y ciclo del agua



- las aficiones medioambientales



ESTRATEGIA 3: CIUDAD DEL TURISMO Y COSMOPOLITA.

Agrupar los siguientes condicionantes:

- los alojamientos turísticos (ya sean hoteles o viviendas estacionales),
- la oferta que ofrece el municipio a los visitantes: playa y naturaleza;



cultura y gastronomía;



deporte y salud;



comercio y ocio).



- Además se analiza la población extranjera residente en el municipio.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

ESTRATEGIA 4: CIUDAD DEL DEPORTE Y LA SALUD.

Agrupar los siguientes condicionantes:

- las dotaciones deportivas (tanto públicas como privadas)



- las dotaciones de la salud (idem del anterior).



- Las posibles zonas de actividad deportiva (espacios libres y zonas verdes)



- la red de movilidad sostenible orientada al peatón y al ciclista y



- por último los grupos de edad de la población.



ESTRATEGIA 5: CIUDAD DEL CONOCIMIENTO.

Agrupar los siguientes condicionantes:

- el patrimonio cultural e histórico: y los equipamientos culturales,



- el equipamiento educativo (público y privado),



- equipamientos para eventos.



- Los servicios que ofrece la ciudad afrontados por profesionales con niveles formativos elevados y los servicios ofertados a cargo de personas con formación especializada.



- El nivel formativo de los residentes del municipio (universitarios y profesionales especializados).

La ciudad productiva e innovadora (definida en el avance) no se valora en sí misma, ya que se considera intrínseca en el resto de estrategias. La

innovación es un concepto transversal. La RAE la define como la acción y efecto de innovar, entendiendo innovar como una alteración de algo introduciendo novedades. Además de esta definición, se entiende que un ecosistema de innovación se define por el número y calidad de las relaciones entre sus distintos componentes. Gran parte de esa alternativa de modelo de ciudad es absorbida por la estrategia de la ciudad del conocimiento: las industrias relacionadas con las tecnologías de la información y la comunicación, así como las actividades vinculadas con el cine, audiovisuales y publicidad o las actividades vinculadas con el mundo del diseño y la moda; la ciudad policéntrica alberga la cualificación de los suelos industriales existentes, la sustitución de usos industriales obsoletos por nuevas tipologías edificatorias; pero, de manera indirecta, también está presente en el resto de estrategias.

La superposición de todos estos factores obtenidos del análisis de cada estrategia determina la configuración de la verdadera ciudad existente, que en absoluto responde a un modelo único o dominante. Ya que, los modelos de ciudad o estrategias en los que se basa este análisis **no son excluyentes** entre sí, sino todo lo contrario, es precisamente la **superposición de todos ellos los que determinan la ciudad existente**. Para mejorar el diseño urbano, hay que estudiar la vida, después diseñar el espacio público y por último los edificios. En esencia debemos observar donde se producen los flujos y diseñar el espacio público para favorecerlos. Una vez que conocemos la ciudad existente: sus dotaciones, su población, su economía; podremos actuar sobre ella para mejorarla.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

6.1.- ESTRATEGIA 1: CIUDAD POLICÉNTRICA

Los primeros asentamientos en Marbella datan del paleolítico. Han pasado por estos suelos numerosas civilizaciones que han dejado su legado repartido por todo el municipio. Hacia el siglo VII a. C. pueblos orientales se establecieron en la zona de Río Real. La cultura romana pasó por nuestro término dejándonos legados en las orillas de lo que conocemos hoy como Nueva Alcántara, en la ribera de Río Verde y en el casco antiguo de Marbella. Los visigodos nos dejaron la basílica paleocristiana de Vega del Mar a las orillas de Guadalupe. Posteriormente, en la edad media (durante la época islámica) los musulmanes construyeron un castillo y rodearon la ciudad de Marbella con una poderosa cerca que sirvió de fortaleza y protección a edificios aristocráticos. Como consecuencia, a lo largo del siglo XVI la estructura urbana de Marbella (núcleo urbano) experimentó importantes cambios.

Durante el siglo XIX, con la instalación de los primeros altos hornos de España, se crean las colonias de El Ángel y La Concepción (en Nueva Andalucía). Hasta este momento, a pesar de que existiese una ocupación dispersa del municipio, en su mayoría era de bajo impacto territorial. Es a partir de este momento cuando la ciudad empieza a sufrir una fuerte transformación en cuanto a ocupación del suelo. En 1860 el General Manuel Gutiérrez de la Concha e Irigoyen (Marqués del Duero) creó la colonia agrícola industrial de San Pedro Alcántara, la colonia agrícola privada más moderna de nuestro país. Dando lugar al segundo núcleo urbano del municipio.

Dicha transformación del suelo se hace mucho más evidente y de mayor impacto a mediados del siglo XX: desde 1940 Marbella empieza un proceso irreversible de ocupación del suelo con intervenciones aisladas donde cada edificio, cada complejo turístico y cada hotel se convierten en núcleos de actividad interconectados por la N-340. Este crecimiento disperso y de baja densidad articula la dualidad que vive el municipio: la ciudad compacta (núcleos urbanos) versus la ciudad dispersa (ciudad jardín), lo que puede definirse como **la ciudad policéntrica**. Para entender la complejidad de la ciudad policéntrica en Marbella hay que sumar al tejido residencial los polos de actividad (el tejido terciario e industrial). Es entonces cuando el municipio toma toda su riqueza.

LA CIUDAD COMPACTA

La ciudad compacta, más compleja y diversa, está constituida por los dos núcleos urbanos principales: Marbella y San Pedro Alcántara.

El núcleo de Marbella se origina históricamente en torno al recinto amurallado. Y es entorno a esta fortificación donde se extiende la ciudad. Cuenta con una población de 74.186 habitantes (datos del IGN, 2020), lo que supone más de la mitad del término municipal (el 51,7% de la población).

La actividad terciaria en el núcleo de Marbella está principalmente integrada en el tejido residencial. Sin embargo, cabe resaltar el Centro Comercial La Cañada como núcleos de actividad terciaria y el polígono industrial La Ermita.

San Pedro Alcántara hoy en día es el segundo núcleo en importancia en el municipio. A sus 31.286 habitantes (21,8% del T.M.) hay que sumarle la población de los crecimientos de Salto del agua (1.536 hab.). Sumando un total de 32.822 habitantes (22,8% del T.M.). San Pedro cuenta con un polígono industrial al norte del núcleo urbano que aglutina la actividad industrial del dicho núcleo.

Junto al polígono industrial de la Campana existe un nuevo desarrollo residencial que está tomando carácter de nuevo núcleo urbano debido a su compactación.

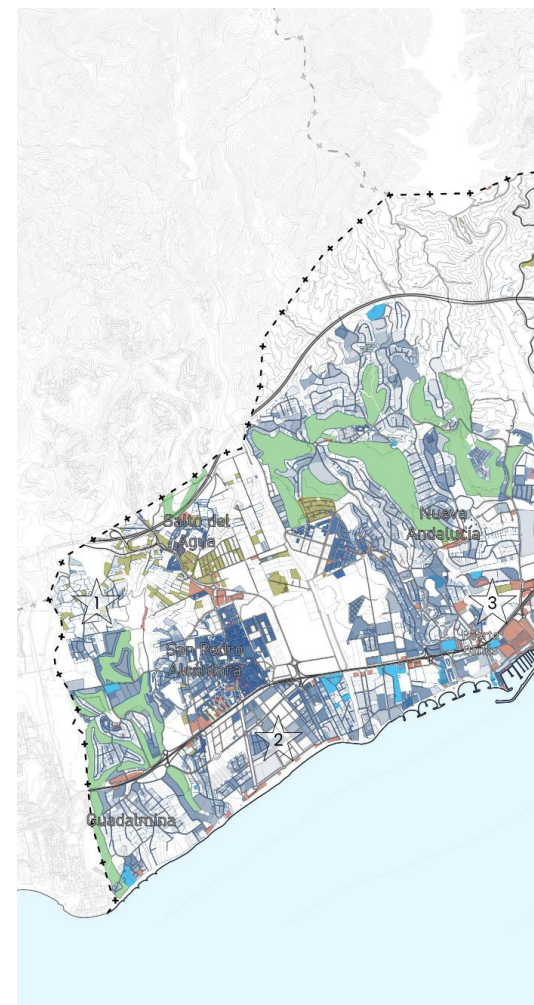
LA CIUDAD DISPERSA

Guadalupe, se localiza en el extrarradio de San Pedro Alcántara, cuenta con 3.562 habitantes (2,5%).

A caballo entre la ciudad compacta y dispersa, entre los núcleos de San Pedro Alcántara y Marbella, se localiza Nueva Andalucía. Se acometió junto a Puerto Banús como un macroproyecto incluyendo varios hoteles, campos de golf, plaza de toros, discotecas y un puerto deportivo. En cuanto a población se refiere, este desarrollo planificado cuenta con el 12,5% de la población municipal (17.727 habitantes).

La carretera N-340, que discurre paralela al litoral, ha sido y es un eje vertebrador para el crecimiento del municipio. Sin embargo, dicho crecimiento ha sobrepasado el propio eje de comunicaciones lo que causa deficiencias y disfunciones en el sistema de movilidad y conectividad. La ciudad dispersa, creada por adición de urbanizaciones difusas y sin conexión entre ellas, se concentra a lo largo de toda la extensión litoral, y en paralelo al eje de la N-340. Conformada por 21.731 habitantes (10,44% de la población del T.M.) alojados principalmente en viviendas unifamiliares y se distribuye de la siguiente manera:

- Al este del núcleo de Marbella se sitúan los crecimientos de Los Monteros y Río Real con 1.384 habitantes (1%) y 3.986 habitantes (2,8%) respectivamente.
- Siguiendo hacia el este nos encontramos con El Rosario: 2.301 habitantes (1,6%), Ricamar: 1.108 habitantes (0,7%) y Elviria: 3.296 habitantes (2,3%) que suman un total de 6.705 habitantes (4,6% hab.).
- Por último, el crecimiento disperso más cercano al término municipal de Mijas es Artola. 2.951 habitantes (2% de la población del T.M.)



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

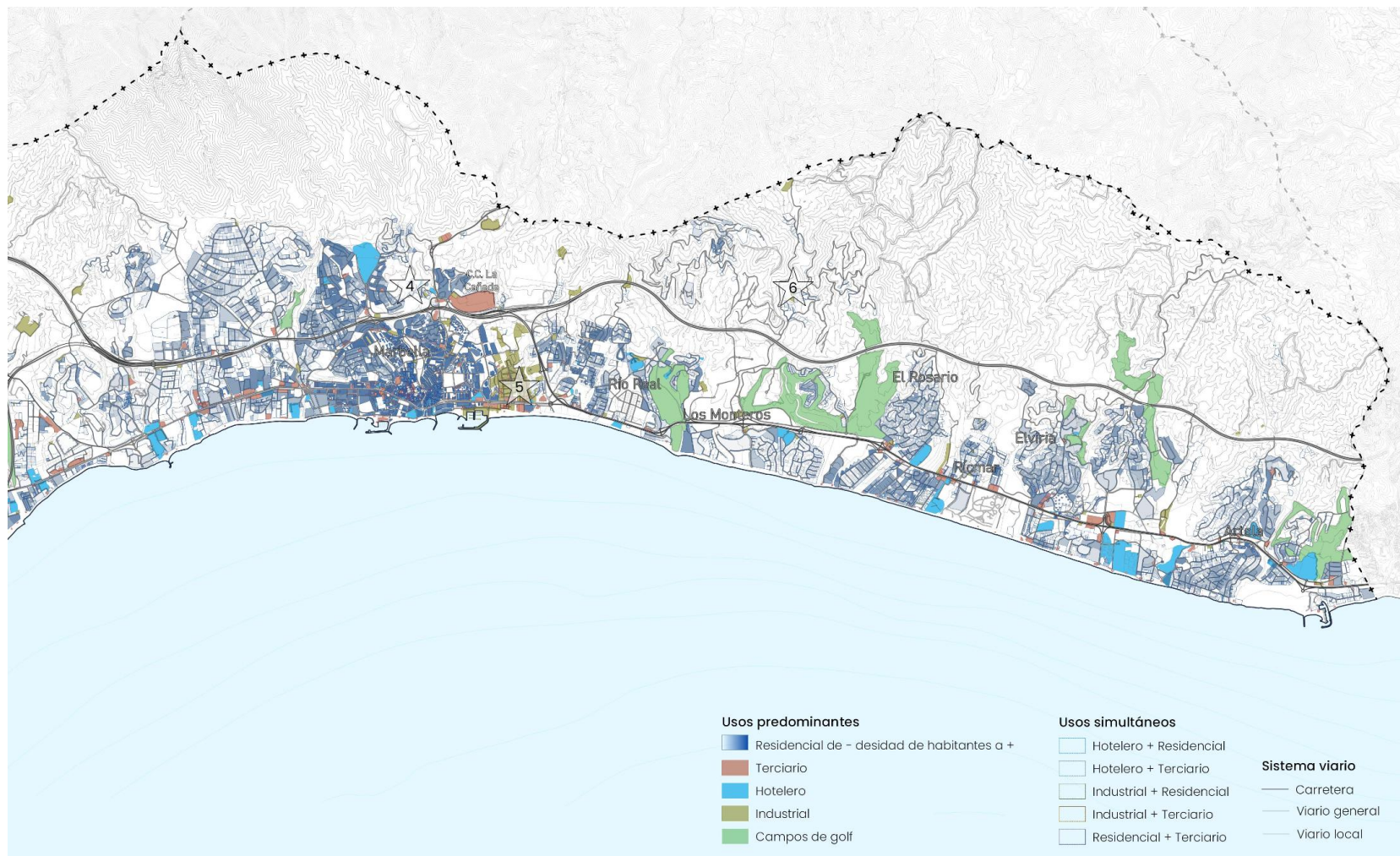
ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

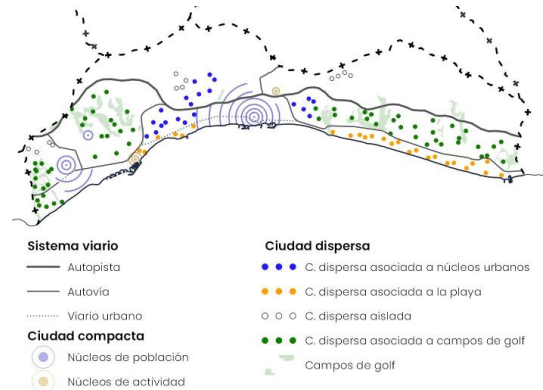
URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



6.1.2.- Reflexión sobre la ciudad policéntrica:

La complejidad urbana del municipio de Marbella se fundamenta en el continuo edificado del municipio. Marbella puede considerarse un **Municipio-Ciudad** en el sentido de que la ciudad se extiende de este a oeste del municipio como una mancha compleja y diversa de edificación, más o menos compacta o dispersa, mejor o peor articulada o conectada: el sistema viario no la estructura, sino que le atraviesa. No la conecta, sino que la divide, con matices según por dónde discurre.



Existen dos núcleos de población principales que concentran entre ambos la mayor parte de la población censada (73,5% del total), son Marbella y San Pedro Alcántara. Un nuevo desarrollo en La Campana, que debido a su estructura urbana: compacta y con cierta densidad, está tomando el carácter de nuevo núcleo. Estos tres núcleos definen la **ciudad compacta** del municipio.

El resto del suelo del municipio cercano al litoral en una franja de unos 15 kilómetros desde la playa es un continuo edificado. Principalmente por urbanizaciones desarrolladas de manera independiente poniendo en evidencia la conectividad de la ciudad y formando lo que llamamos **ciudad dispersa**.

En el municipio el **sistema viario** ha condicionado la manera de habitar y de vivir. En principio, la autovía A-7 servía de conexión entre los núcleos, sin embargo, como consecuencia del extenso crecimiento urbano, tanto de los núcleos compactos como de la ciudad dispersa, ha quedado integrada dentro de la ciudad. La A-7 funciona más como una barrera

física dentro de la ciudad que como el nexo de unión para lo cual fue concebida.

El núcleo urbano de San Pedro, estaba limitado, en su crecimiento al sur, con el paso de la autovía. Esta problemática se subsanó con el soterramiento de la vía y la creación de un bulevar que permite conectar el núcleo tradicional con su ensanche. En Marbella ocurre algo semejante, justo en la extensión del núcleo urbano hacia el norte, con el tramo de la Variante de la A-7, la ciudad se parte en dos. Una barrera tanto física como psicológica que condiciona el funcionamiento urbano y la vida de los habitantes. La brecha que produce este tipo de vía es de difícil sutura y condiciona negativamente la conectividad entre ambos márgenes. Algo semejante empieza a ocurrir al este del núcleo urbano, traspasando La Ermita, donde la A-7 impide la conectividad de la malla urbana del núcleo de Marbella con Bello Horizonte.

La **ciudad dispersa** también está condicionada por la autovía. La ciudad se extiende de manera diferente al norte que al sur de la propia vía. Al norte, con topografía más accidentada, se nos presenta (con carácter general) la ciudad dispersa asociada al golf: una estructura urbana organizada en torno a los campos de golf existentes vinculados a sus urbanizaciones, a las cuales les otorga una estructura y funcionalidad semejante. Y al sur, tenemos la ciudad dispersa asociada a la playa. La autovía es una barrera (tanto física como emocional) entre ambas realidades urbanas.

Funcionalmente, la ciudad dispersa depende, en cierta manera, de la ciudad compacta. Cuando además depende estructuralmente la denominamos ciudad dispersa asociada a los núcleos urbanos. Los campos de golf debido a su dimensión y carácter de uso del suelo condicionan la manera de ocupar el territorio y por consecuencia la manera de habitar. En su entorno se localiza la ciudad dispersa asociada al campo de golf. El litoral y la manera en que se han planteado los crecimientos "por lotes" primando la vivienda en primera línea del mar también crean la ciudad dispersa asociada a la playa. Contamos, además, con otro tipo de crecimiento disperso que no responden a ninguna de las tres casuísticas anteriores, la llamamos ciudad dispersa aislada. Por regla general, toda la ciudad dispersa plantea la misma problemática frente al viario: la ausencia de conectividad dentro de las mismas y entre ellas: es el "urbanismo autista".

En cuanto a movilidad, la A-7 (antigua CN-340), que discurre paralela al litoral, ha sido un eje en el que se ha apoyado gran parte del crecimiento del municipio. Sin embargo, dicho crecimiento ha sobrepasado el potencial y la capacidad de ese eje de comunicaciones lo que puede llegar a suponer el colapso del sistema de movilidad y conectividad. Por otra parte, la red viaria concebida en su día (PGOU86) para paliar los problemas de conectividad urbana, se revela insuficiente. Consecuencia de ello es la **superposición del tráfico local, metropolitano y de mediano recorrido, en la A-7**. Provocando dicha superposición funcional un bajo nivel de servicio,

agravado por los accesos directos al tronco de dicha vía; los cuales perturbaban el flujo estable y óptimo del mismo. Finalmente y como se ha indicado, dicha infraestructura viaria constituye una barrera territorial entre urbanizaciones al Norte y Sur de las mismas debido a su falta de permeabilidad urbana.

6.1.3.- Diagnóstico de la ciudad policéntrica.

En conclusión, la ciudad policéntrica plantea problemas de cohesión en cuanto a movilidad, se presenta heterogénea y des-jerarquizada:

Municipio-Ciudad:

Marbella es un continuo edificado y urbanizado. Con una estructura urbana débil y con problemas de funcionalidad de este a oeste del T.M. La ciudad dispersa es de baja densidad y presenta déficit de dotaciones y servicios, por lo que la población debe desplazarse a la ciudad compacta para satisfacer algunas de sus necesidades. La única vía de comunicación para esos desplazamientos es, por falta de conectividad entre las urbanizaciones, la A-7, próxima al colapso.

Sistema de movilidad y conectividad:

El crecimiento del municipio y la falta de ejecución de las conexiones viarias previstas en el Plan General de 1986, ha incidido negativamente en el sistema de comunicaciones. Por otra parte, la superposición del tráfico local con el metropolitano y de mediano recorrido debida a los crecimientos litorales "en peine" apoyados sobre la CN-340 (actual A-7) está saturando dicha carretera.

Brechas urbanas:

La Autovía A-7 y la Variante de la A-7 dividen la ciudad. En la ciudad compacta (núcleos) esta brecha es más evidente debido a la funcionalidad de la propia ciudad, que se entiende como un todo. Sin embargo, en la ciudad dispersa también ocurre, separando la ciudad dispersa asociada a la playa de la ciudad dispersa asociada al golf.

Polos de actividad en la ciudad dispersa:

Existen polos de actividad, principalmente de uso terciario, adosados al eje de la A-7. Nos planteamos cómo afecta esta localización de actividad a la ciudad de proximidad que pretendemos conseguir, si debe haber una articulación alternativa entre ellas y como se organiza el tejido residencial en torno a ellos.

Cuantiosos y extensos vacíos urbanos, dentro de la malla:

Conseguir una ciudad compacta y bien articulada es la base del nuevo planeamiento. Y esa premisa pasa por desarrollar los vacíos existentes en

la malla urbana antes de ocupar suelo fuera de la misma. Marbella, debido a su crecimiento extensivo y desarticulado ha dejado numerosas bolsas de suelo vacante inmersas en la trama urbana. Este suelo es de desarrollo prioritario y extremadamente útil para cualificar y dotar la ciudad existente.

Zonas con un único uso, es decir, monofuncionales:

El polígono industrial de La Ermita ha pasado de localizarse a las afueras del núcleo al extremo del núcleo. El crecimiento del núcleo de Marbella hacia el este, entendiendo el núcleo como el tejido urbano residencial con dotaciones y servicios (ciudad compleja), choca con el polígono industrial (ciudad monofuncional). El concepto ciudad monofuncional, en la que la ciudad se destina a un uso concreto: trabajar, dormir, tiempo libre,... se ha quedado desfasado. Hoy en día se entiende la ciudad compleja en la que todos los usos conviven. La normativa debe favorecer esa mezcla de usos con edificios de usos mixtos: talleres en planta baja y residencial en las superiores. (Siempre y cuando los usos sean compatibles funcionalmente y no causen problemas derivados del ruido u otros factores)

Áreas urbanizadas y no edificadas:

Existen desarrollos que han sido urbanizados que o bien no han empezado a edificarse o simplemente es que no se han terminado de desarrollar todas las parcelas. Estas zonas, inmersas en la malla urbana, generan barrios fantasmas o faltos de identidad, con dotaciones deficitarias o densidades inadecuadas entre otros problemas.

6.1.4.- Participación ciudadana. Sugerencias y propuestas previas:

Dentro de las sugerencias recibidas al avance y las propuestas previas al documento de aprobación inicial hemos registrado la preocupación del ciudadano por la movilidad en el municipio y la ocupación de suelo para nuevos crecimientos, considerándose relevantes a la ciudad policéntrica las siguientes aportaciones:

1. Mejorar la conectividad y accesibilidad:
 - a) carriles bici
 - b) mejora del transporte público
 - c) conexiones entre urbanizaciones
 - d) Garantizar el acceso a los núcleos urbanos con bolsas de aparcamientos periféricas y disuasorias
2. Nuevos crecimientos
 - a) Entorno del río Guadaiza
 - b) Los Manchones
 - c) Alto de los Monteros y Los Molineros
 - d) "Los altos" de Artola

6.1.5.- Estrategias para una ciudad policéntrica sostenible:

Una ciudad sostenible va más allá de la propia urbanización y edificación. Debe centrarse en mejorar las vidas y perspectivas de sus habitantes, en proteger el medio ambiente y lograr un desarrollo económico global respetuoso con el planeta. Dentro de un marco global, la **Agenda 2030** establece 17 objetivos de desarrollo sostenible. En la ciudad policéntrica podemos desarrollar 2 ODS.



Objetivo 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación



Objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

6.1.6.- La ciudad policéntrica dentro del Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2022:

Dentro de un marco local, el **plan estratégico 2022** como instrumento de planificación urbanística para Marbella indica que se debe conseguir un modelo de ciudad basado en un desarrollo urbano sostenible incorporando criterios de sostenibilidad social, ambiental y económica. Apuesta en general por la movilidad sostenible y la convivencia de los núcleos urbanos (compactos) con la ciudad jardín (dispersa). Dentro de las 16 estrategias que plantea el plan estratégico, detectamos 8 acciones (entre las 151 totales) aplicables a la ciudad policéntrica:

1. Localización y construcción de aparcamientos públicos disuasorios de acceso a la ciudad consolidada, con conexión al transporte público y los modos no motorizados
2. Mejora de la A-7 a través de vías de servicio que la descongestionen y conecte las urbanizaciones.
3. Implantar zonas de velocidad máxima 30 km/h en la ciudad consolidada, así como de calles de coexistencia (20 y 10)
4. Disminución del flujo de tráfico motorizado privado en tramos de alta densidad
5. Acceso desde la AP-7 al hospital comarcal Costa del Sol
6. Mejorar los ejes de comunicación con el exterior, principalmente con el aeropuerto de Málaga y con la comarca del Valle del Guadalhorce y fomento de la comunicación marítima.
7. Priorizar la regeneración urbana frente a los nuevos desarrollos.
8. Apostar por nuestra doble identidad: pueblo mediterráneo tradicional en consonancia con la ciudad jardín que nos caracteriza.

9. Aumentar la diversidad y mixticidad de usos. Desarrollo de suelos que contengan actividades densas en conocimiento y actividades TIC.
10. Acometer proyectos encaminados a paliar las necesidades de vivienda.

6.1.7.- Zonas de interés estratégico en la ciudad policéntrica:

En el afán por revitalizar la ciudad existente se detectan áreas urbanas en las que se considera prioritario intervenir en actuaciones destinadas a completar la malla, en la renovación de tejidos urbanos obsoletos o ineficientes, así como, mejorar la ciudad en sí. Siempre priorizando la consolidación de los núcleos urbanos existentes. Consideramos áreas de oportunidad urbanas las siguientes:



VALLE DEL SOL Y NUEVA ALCÁNTARA:

Uno de los principales retos del urbanismo sostenible es el "derecho a la ciudad". Donde se garantiza la vinculación entre la escala urbana y la escala humana. La mayor parte del espacio público está limitado por las funciones asociadas al vehículo privado. Para revertir esta situación es necesario diseñar el tejido urbano desde el espacio público.



HOLANDUCÍA

Existe un vacío relevante al sur de Nueva Andalucía (ciudad dispersa vinculada al campo de golf) y al norte de Puerto Banús (polo de actividad económica y recreativa por excelencia del municipio): Holanducía. Esta área es una oportunidad clara porque podría articular estas dos zonas urbanas de naturaleza diferente.



EL ENTORNO DEL ARROYO DE LA REPRESA

El núcleo de Marbella se ha extendido hacia el norte hasta topar con Sierra Blanca; sin embargo, el entorno del arroyo de la represa sigue vacante. Un eje fluvial estratégico ya que conecta el centro del núcleo de Marbella y el litoral con la sierra y el parque de Puerto Rico.



EL POLÍGONO INDUSTRIAL LA ERMITA Y BELLO HORIZONTE

La entrada del núcleo de Marbella por el este la preside este polígono. Una parte de la ciudad destinada a la industria, que se ha quedado desfasado y el suelo infrautilizado. Por lo que se considera esencial regenerar el polígono, integrando el uso residencial, consiguiendo una ciudad compleja.



LOS MOLINEROS

Los Molineros es un crecimiento residencial en torno al río siete revueltas sin orden, jerarquía o estructura urbana.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF
*****567**

FECHA Y HORA
12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV
ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN
<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

6.2.- ESTRATEGIA 2: CIUDAD VERDE

Uno de los patrimonios más importantes de la ciudad de Marbella es su entorno natural que es consecuencia directa de su clima. Ambos condicionan muy positivamente sus espacios verdes, tanto públicos como privados. Es por eso, **objetivo prioritario del Plan** la protección y promoción de: **el entorno natural y el entorno urbano** (los espacios públicos y el paisaje urbano). Por supuesto, no hay que olvidar que **las infraestructuras** juegan un papel clave en la ciudad verde.

El sistema de espacios libres públicos que establezca el Plan General debe conformar un verdadero **sistema vertebrador** de la ciudad y del territorio. El Plan debe favorecer la continuidad de los espacios libres y zonas verdes en el conjunto de la ciudad, potenciando sus peculiaridades y minimizando las desigualdades territoriales. Consiguiendo así una red de zonas naturales y seminaturales junto con otros elementos ambientales estratégicamente planificados, diseñada y gestionada, que además de proveer un amplio abanico de servicios ecosistémicos, **protege la biodiversidad**.

Creando una **Infraestructura verde** que promueve la integración de los elementos naturales existentes en la red de espacios libres y equipamientos propuestos, propiciando un diseño urbano general y estable. Estos espacios, además de cumplir la función de esparcimiento público o privado, contribuyen a mitigar los efectos del cambio climático

EL ENTORNO NATURAL:

El Planeamiento debe garantizar el cuidado y la sostenibilidad del medio ambiente. Para ello enfatiza y pone en valor sus elementos naturales con el fin de sustentar y dar soporte a una red de espacios públicos.

LAS PLAYAS, LAS DUNAS Y EL MAR

Marbella cuenta con 27 km de costa distribuida en 25 playas bañadas por el mar Mediterráneo:

Guadalmina // Linda Vista // San Pedro Alcántara // La Salida // Cortijo Blanco // Rodeito // Nueva Andalucía // El Duque // Puerto Banús // Río Verde // El Ancón // Nagüeles // Casablanca // La Fontanilla // El Faro // La Venus // La Bajadilla // El cable // El Pinillo // El Realejo (Bahía de Marbella) // Los Monteros // Alicate // Real de Zaragoza // La Vibora // Las Chapas // Las Cañas // Artola // Cabopino // Calahonda.

El Monumento Natural de las Dunas de Artola es testigo de lo que tiempo atrás fue este área de la costa.

RÍOS, ARROYOS Y BOLSAS DE AGUA

Son 27 los ríos y arroyos principales que discurren por nuestro municipio:

R. Guadalmina // A. del Chopo // R. Guadaiza // A. Cañas Verdes // A. Benabola // R. Verde // A. del Téjar // A. de la Cruz // A. de Nagüeles // A. de las Piedras // A. Caballero // A. Guadalpin // R. Huelo // A. de las Represas // A. Primero // A. Segundo // A. del Pozuelo // R. Real // A. del Realejo // A. de Siete Revueltas // A. del Alicate // A. Sequillo // A. Real de Zaragoza // A. de la Vibora // A. de las Cañas // A. San Francisco // A. Sandoval.

Además, hay que tener en cuenta las bolsas de agua tales como:

El pantano y la presa de la Concepción // el embalse de las medranas // el embalse Viejo // el embalse Nuevo o lago de las Tortugas.

SIERRA BLANCA Y LOMAS DEL PUETO Y LAS CABRILLAS

Sierra Blanca es un macizo montañoso del cordón montañoso litoral. Pertenecer a la Red Natura 2000. En 2015 fue incluida dentro del plan de gestión ZEC (zona de especial conservación). Debe su nombre a la escasa presencia de vegetación que hay entre sus grisáceas rocas. El *Pico de la Concha* (segundo más alto tras el pico del Lastonar) se eleva 1.215 m. sobre el nivel del mar.

EL ENTORNO URBANO

LAS ZONAS VERDES Y EL ESPACIO PÚBLICO

La morfología urbana condiciona la manera en que la naturaleza (la fauna y la flora) se relaciona con la ciudad. En la ciudad compacta y densa el espacio público es el responsable de crear un ecosistema natural. El esquema de espacios libres y zonas verdes que debe sustentarse en sus espacios naturales, garantiza el cuidado y la sostenibilidad del medio ambiente además de generar espacios para el uso y disfrute de la población.

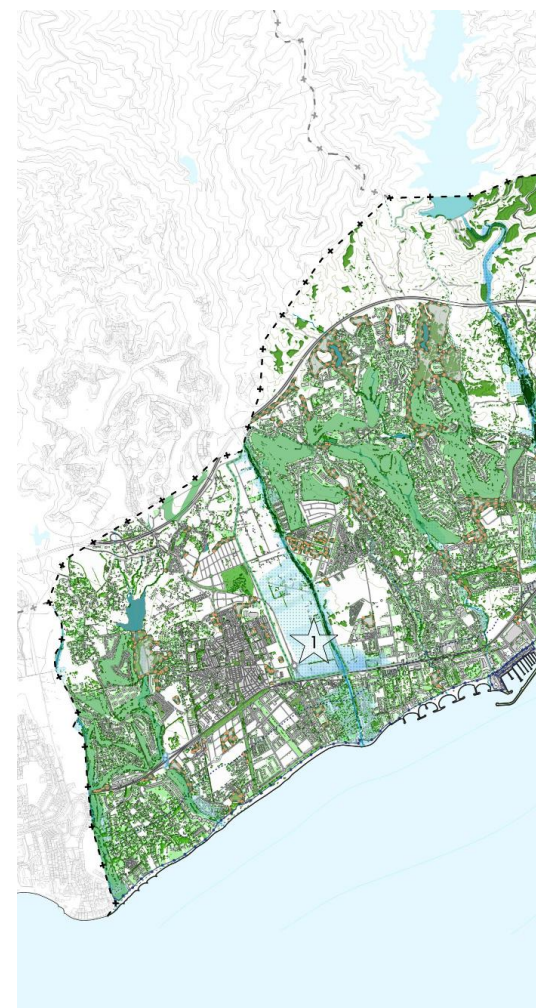
Las plazas y las calles peatonales (espacio público) Favorecen la creación de una red de caminos y sendas públicas a través de la red de espacios públicos conectándolos con los espacios naturales. Promoviendo la **movilidad sostenible** (sendas urbanas y ciclables).

LA CIUDAD JARDÍN

En la ciudad dispersa (CIUDAD JARDÍN) es la propia tipología edificatoria (viviendas unifamiliares, exentas en su mayoría) la que crea un ecosistema en sí. Lo urbano está íntimamente relacionado con la naturaleza y es el paisaje quien le toma el poder a la arquitectura: las parcelas privadas se llenan de verde y de vida.

CAMPOS DE GOLF

Los campos de Golf tienen una importante ocupación en el territorio y en Marbella se encuentran muy presentes y distribuidos por todo el municipio.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

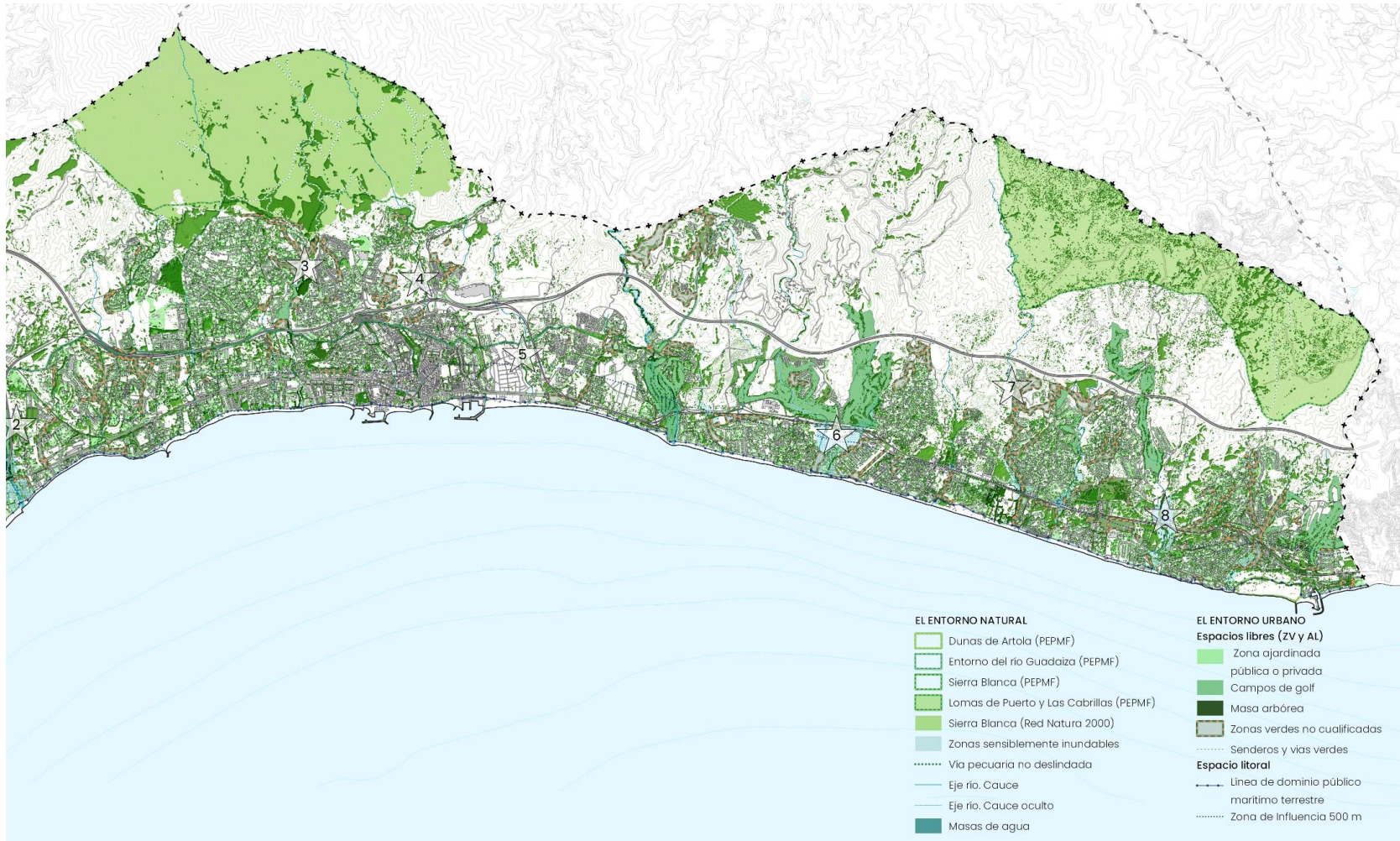
CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>





DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

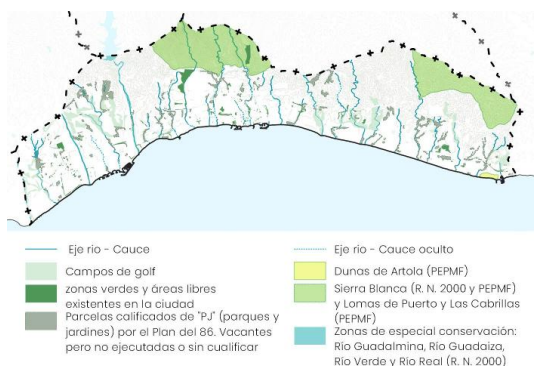
<https://sede.malaga.es/marbella>



6.2.2.- Reflexión sobre la ciudad verde:

Marbella goza de un emplazamiento privilegiado. En la falda de Sierra Blanca, con el pico de La Concha emergiendo hasta los 1.215 m.snm al norte del municipio. Al sur del municipio las apaciguas aguas del Mar Mediterráneo. Entre ambos elementos discurren numerosos arroyos y ríos. La presencia de los cursos de agua es muy significativa en Marbella, discurren entre 1 y 3 km. de distancia entre ellos conectando la sierra con el mar, creando una malla natural de naturaleza y biodiversidad. Esta orografía acompañada de su clima, mediterráneo suave, hacen de Marbella un municipio verde y frondoso.

Se impone mantener las cualidades paisajísticas del municipio, que no deben verse afectadas por el crecimiento urbano. Los desarrollos urbanos no pueden obviar ni dejar de lado, el entorno natural. Las urbanizaciones existentes, siguiendo los criterios de la época (algunas son anteriores al Plan del 86), han ocupado el territorio de manera autónoma, sin conectar las zonas verdes de los sectores con el entorno natural y sin poner en valor el medioambiente. Pese a todo ello, el valor ambiental de Marbella se impone a estos antiguos desarrollos



El Plan General del 86 proponía un buen discurso sobre las zonas verdes. Definía unas líneas de actuación centradas en dotar de zonas verdes los núcleos urbanos, las urbanizaciones existentes y las zonas de crecimiento. En los núcleos urbanos proponían mejorar la dotación de zonas verdes (haciéndolas compatibles con las dotaciones deportivas). En los nuevos crecimientos y las urbanizaciones existentes proponía "operaciones de

cosido" entre ellas, apoyadas en la red viaria, sendas peatonales y zonas verdes.

Hay que destacar en el núcleo de Marbella, la apuesta del Plan y posterior ejecución, de varios parques urbanos como son el Parque del Arroyo de la Represa, el parque litoral Molino de Viento, apoyado en el paseo marítimo peatonal y el parque litoral situado en el extremo sureste del casco para potenciar el uso de las playas situadas en esta zona, así como la remodelación y acondicionamiento del parque del Calvario, río Huelo y parque de la Constitución.

Sin embargo, esta planificación del sistema de zonas verdes, fundamentalmente, se quedó como una declaración de intenciones, ya que gran parte de ella no se ha llevado a cabo. Afortunadamente, existen parcelas calificadas de zonas verdes ("PJ") por el planeamiento vigente (PG 86) que no han llegado a ejecutarse, pero que mantienen sus características naturales (muchas de ellas adosadas a ríos y arroyos, otras con una importante presencia de vegetación); y que el nuevo plan considera esencial su puesta en valor y acondicionamiento. Ayudando y tejiendo la red de espacios verdes y sendas peatonales que nuestros habitantes se merecen.

El nuevo plan apuesta por recuperar esos espacios "naturales" urbanos, cualificándolos y fortaleciéndolos con nuevas propuestas, consiguiendo una auténtica red de zonas verdes unidas por sendas peatonales. Una auténtica INFRAESTRUCTURA VERDE urbana.

Además de los entornos fluviales, el municipio cuenta con espacios naturales adosados al litoral de alto valor, algunos bien reconocidos, como las dunas de Artola y otros que habría que revalorizar como el entorno de la Playa del Pinillo, Los Monteros o el Real de Zaragoza.

6.2.3.- Diagnóstico de la ciudad verde:

Marbella, cuenta con un microclima extraordinario con unas temperaturas y una humedad que favorece el crecimiento de vegetación, y eso se nota en la frondosidad del municipio. Por ello, el crecimiento urbanístico debe poner en valor y priorizar los valores medioambientales. Para lo cual conviene tener presente:

Los espacios fluviales con alto valor medioambiental (ZEC)

Existen 4 ríos en Marbella considerados como zonas de especial conservación debido a su valor medioambiental. Algunos inmersos en la trama urbana y otros adyacentes a ella. Debe procurarse su integración con la ciudad poniendo en valor dichos espacios.

Los "ríos urbanos" infravalorados

Los desarrollos urbanos se ha realizado, por regla general, sin poner en valor los ríos que discurren por el territorio. Consecuencia de los criterios de ordenación de épocas anteriores es que algunos ríos son invisibles, bien por encontrarse embovedados o por la presión urbanística de sus márgenes.

La existencia de zonas verdes deficientes e inconexas

Los espacios verdes públicos urbanos no se han beneficiado del entorno medioambiental. La mayor parte de los desarrollos se han limitado a cumplir los estándares de zonas verdes públicas (estándares que, en Marbella, duplican los mínimos legales. El diseño de zonas verdes (y demás espacios públicos) debe ser prioritario en la ordenación detallada de los sectores y ámbitos de planeamiento, proponiendo una localización, para estos suelos, que aproveche las condiciones naturales del territorio y potencie la relación entre cada uno de esos espacios.

6.2.4.- Participación ciudadana. Sugerencias y propuestas previas :

Dentro de las sugerencias recibidas al avance y las propuestas previas al documento de aprobación inicial hemos registrado las siguientes aportaciones referentes a la ciudad verde:

1. Accesibilidad universal y diseño inclusivo.
2. Poner en valor el medio físico-natural-rural con una red de senderos bien señalizados que conecten las zonas de interés urbanas con las de interés natural.
3. Implantar un sistema de recogida neumática de residuos y puntos limpios accesibles.
4. Soterramiento integral de las líneas aéreas de alta y media tensión.
5. Ampliar la red de parques y conectarlos con una red de senderos señalizados que conecten con la montaña.
6. Espacios libres mejores y asociados a los arroyos.
7. Red de huertos urbanos para los ciudadanos.
8. Jardín botánico.
9. Escuela de jardineros.

6.2.5.- Estrategias para una ciudad verde sostenible:

Dentro de un marco global, la **Agenda 2030** establece 17 objetivos de desarrollo sostenible. Este Plan General, dentro de sus capacidades y competencias se esmera en cumplir dichos objetivos. En la ciudad verde podemos desarrollar 5 ODS:



Objetivo 6. Garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos.



Objetivo 7. Garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos



Objetivo 13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.



Objetivo 14. Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo.



Objetivo 15. Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de biodiversidad.

6.2.6.- La ciudad verde dentro del plan estratégico 2022:

Dentro de un marco local, el **plan estratégico 2022** apuesta en general por la necesidad de cuidar nuestros espacios naturales y paisajes, disponiendo de un entorno sostenible y con calidad medioambiental. Dentro de las 16 estrategias que plantea el plan estratégico, detectamos 11 acciones (entre las 151 totales) aplicables a la ciudad verde:

1. Recuperar cauces, dunas, montes...
2. Realzar los valores naturales y paisajísticos con los que cuenta el municipio (creación de una Red Municipal de Espacios Naturales)
3. Adecuada planificación de espacios libres públicos conformando un verdadero sistema vertebrado de la ciudad->Prioridad la ejecución de los parques fluviales
4. Aprovechar puerto rico como un espacio de convivencia en clave verde
5. Desarrollo de corredores peatonales en todas las zonas de la ciudad y recuperar en favor del peatón espacio en la vía pública
6. Peatonalización progresiva
7. Potenciar una red de caminos y sendas públicas a través de los espacios naturales, conectándolo con los sistemas de espacios libres públicos, mejorando los espacios de transición entre el medio urbano y el medio natural.
8. Fomento de la rehabilitación energética de edificios existentes.

9. El diseño de la edificación adaptada a la climatología y a los recursos renovables, minimizando el gasto energético
10. Fomentar la construcción bioclimática, con tendencia a la autosuficiencia energética y la rehabilitación sostenible de nuevos edificios
11. Red global de Agua reciclada para riego→ red de descarga que evite inundaciones en caso de lluvias torrenciales, → programa de recogida de agua de lluvia y permeabilidad de los suelos

6.2.7.- Zonas de interés estratégico en la ciudad verde:

Para que Marbella se consolide como una ciudad verde, debe favorecer la existencia de corredores fluviales, que conecten el litoral con la sierra favoreciendo la diversidad y aportando naturaleza a la ciudad, así como protegiendo el litoral e integrando los espacios naturales y las zonas verdes en la ciudad. Para favorecer estos proyectos, consideramos áreas de oportunidad dentro de la ciudad verde las siguientes:



EL ENTORNO DEL RÍO GUADAIZA

Ambientalmente la zona de especial conservación ofrecen una oportunidad al municipio. En el entorno del río Guadaiza, donde hay que llevar a cabo una gestión sostenible mejorando la función protectora y ambiental del curso del agua y su ribera, destaca la conservación de la nutria así como su alimento: peces y cangrejos.



EL ENTORNO DEL RÍO VERDE

También considerada zona de especial conservación. Destaca por su importancia la conservación de ciertas especies de peces: boga del Guadiana y el pez fraile entre otros; así como diversos anfibios, reptiles e invertebrados.



EL ENTORNO DEL RÍO GUADALPÍN

El río Guadalpín discurre por el núcleo de Marbella. El discurso de este río ofrece uno de los trayectos más bellos del municipio, desde su nacimiento en el entorno de la ermita de los Monjes, hasta su desembocadura, por la que discurre adosado un paseo peatonal. Al norte de la autovía, el río se alberga en un cañón de vegetación que actualmente divide los barrios de Sierra Blanca-Cascada de Camoján y Xarblanca-El Higueral



ARROYO DE LA REPRESA Y SIERRA BLANCA

El arroyo de la Represa atraviesa de norte a sur el centro del núcleo de Marbella conectando el mar con Sierra Blanca. A pesar de que parte de él esté embovedado, discurre un parque en la superficie. Sin embargo, ese parque se pierde al acercarse a la autovía desconectándose de la

naturaleza y la sierra. Sería interesante recuperar su trazado y conectarlo con Sierra Blanca y el parque de Puerto Rico.



EL ENTORNO DEL ARROYO SEGUNDO

Actualmente este arroyo discurre en la trasera del polígono industrial de La Ermita. Queda al margen de la ciudad. Debemos permitir el que el arroyo nutra la ciudad, en lugar de que la ciudad viva de espaldas al arroyo.



EL ENTORNO DE LOS ARROYOS ALICATE Y SIETE REVUELTAS

Cuando se acercan a la desembocadura, los arroyos Alicate y Siete Revueltas discurren a una distancia entre 500 y 200 m. Esta cercanía entre ambos arroyos alteran el territorio otorgándole una sensibilidad reseñable.



EL ENTORNO DEL ARROYO REAL DE ZARAGOZA

Al oeste de Elviria discurre el Arroyo Real de Zaragoza conectando esta parte del municipio con las Lomas de Puerto Llano - las Cabrillas.



EL ARROYO DE LAS CAÑAS

El arroyo de las cañas es una lengua de naturaleza y verdor que se adentra en la ciudad dispersa.

6.3.- ESTRATEGIA 3: CIUDAD TURÍSTICA Y COSMOPOLITA

Marbella cuenta con una situación privilegiada dentro de Europa por su localización al sur de la península Ibérica. Esta localización junto a su excepcional clima le permite atraer visitantes tanto españoles como extranjeros. Los andaluces junto con los Madrileños y catalanes son los españoles que más visitan la Costa del Sol. Sin embargo, en Marbella, son los turistas internacionales los que representan cerca del 80% de las reservas hoteleras.

Marbella, es la primera ciudad andaluza y tercera a nivel mundial obteniendo el sello de Destino turístico Inteligente (DTI). Certificado otorgado por el instituto para la Calidad Turística Española (ICTE) que avala su apuesta por la innovación y la sostenibilidad.

Marbella se ha convertido en una ciudad donde confluyen personas de diversas naciones con diferentes costumbres, esto ha condicionado al pueblo marbellí que se muestra abierto y receptivo a la ininidad de culturas que nos visitan y conviven con nosotros. La hospitalidad es un rasgo innato en la gente de Marbella. Según datos del padrón de Marbella, cerca de una tercera parte de la población residente (empadronada) en Marbella es extranjera (nacida en otro país). Siendo los nacidos en Reino Unido los más numerosos en nuestro municipio, seguidos de marroquíes, ucranianos, rusos, italianos y colombianos. Existiendo representación de hasta 150 países distintos. Y desde este documento de Plan General se quiere fomentar esa conducta socialmente inclusiva: integrando a la multiculturalidad, la perspectiva de género, la edad y la discapacidad. Favoreciendo así la **cohesión social**.

La población en Marbella fluctúa a lo largo del año llegando incluso a duplicarse, los visitantes igualan en número a los habitantes permanentes, en el mes de agosto. De los cuales el 80 % se aloja en una segunda residencia, el 12% lo hace en hoteles, el 3% en campings y el 5% en apartamentos turísticos (estimación a partir de datos de R.S.U, de Turismo e INE 2019). Y es que las viviendas con fines turísticos y villas de alquiler están en auge.

En este municipio el turismo se despliega en un gran abanico que abarca desde las visitas de corta estancia a las de larga estancia, incluyendo aquí las segundas residencias (esta población aumenta a la población permanente de Marbella entre un 5% y un 75% aproximadamente según datos del INE 2019). Entre la gran oferta de alojamientos turísticos destacamos el elevado número de hoteles de gran lujo: 5 y 4 estrellas. La oferta de plazas hoteleras ronda las 17.000 camas: ocupadas al 100% entre julio y septiembre y nunca por debajo del 55% (datos INE 2019).

El motivo por el cual Marbella es un destino turístico sin igual es debido a que abarca todo tipo de preferencias (golf, spa, playa, montaña, ciudad).

Pudiendo clasificar la oferta de **atractivos turísticos** en los 4 bloques siguientes:

TURISMO DEL SOL Y LA NATURALEZA:

Marbella destaca por su clima privilegiado. La temperatura anual oscila entre los 18.5° C con 320 días de sol anuales. Este clima se debe a una situación geográfica singular. La ciudad se ubica en una ensenada en la costa que junto a Sierra Blanca, con su pico de La Concha, cobijan la ciudad de los vientos del norte, haciéndola disfrutar de un microclima especial.

Además de darnos un microclima único en el mundo, la costa nos da 27 Km de playa. 25 playas bañadas por cálidas aguas del mar Mediterráneo. Para los amantes de la naturaleza en Sierra Blanca pueden disfrutar de multitud de actividades, así como rutas de senderismo o ciclovías.

TURISMO CULTURAL Y GASTRONÓMICO:

El casco antiguo, yacimientos arqueológicos y arquitectura reinventada del pasado industrial dan soporte y contextualizan una multitud de equipamientos culturales. Hay que añadir una infraestructura para la celebración de eventos y congresos: Palacio de congresos, Teatro Ciudad de Marbella, La Cantera (Starlite).

Los visitantes no pasan por alto la magnífica concentración de restaurantes que comprenden casi la totalidad de las cocinas regionales e internacionales. Destacando 4 establecimientos con Estrella Michelin.

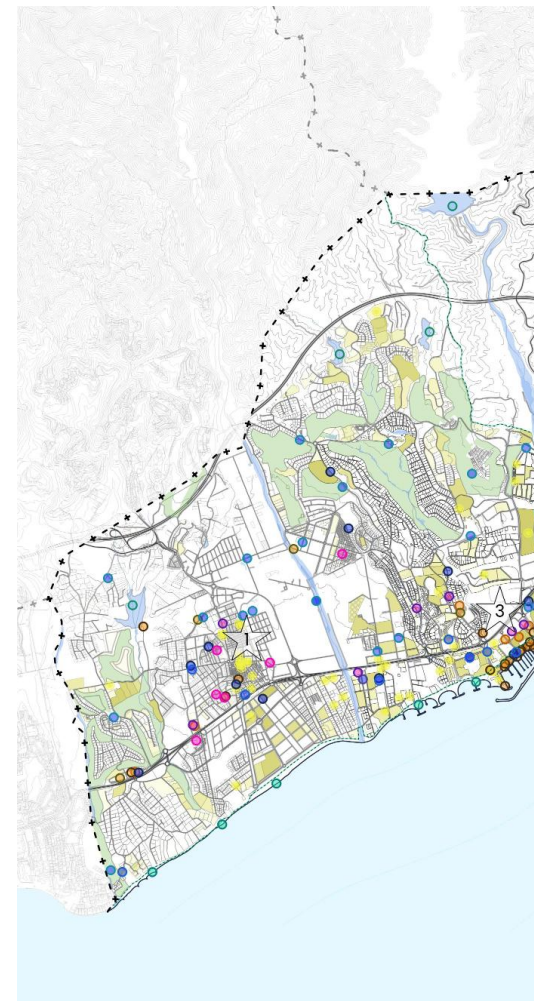
TURISMO DEPORTIVO Y LA SALUD:

La oferta deportiva se multiplica al poder contar con deportes náuticos y terrestres: 4 puestos deportivos entre el que destaca el mundialmente conocido Puerto José Banús (fue el puerto deportivo más grande de Europa), 14 espléndidos campos de golf, numerosas instalaciones deportivas que posibilitan la práctica de todo tipo de deportes: tenis, pádel, equitación, fútbol...

Hoteles SPA, clínicas especializadas y clínicas de estética convierten a Marbella en un lugar exclusivo, en el que junto a su privilegiado clima lo convierten en el lugar idóneo para cuidarse, recuperarse y rehabilitarse.

TURISMO COMERCIAL:

El atractivo comercial de Marbella le otorga un lugar de excepción entre las capitales más distinguidas del mundo. Tanto las pequeñas tiendas que forman parte del casco antiguo o se sitúan en las principales avenidas como los centros comerciales junto a la magnífica oferta de Puerto Banús con las firmas más prestigiosas de nivel internacional, dan cabida a todas las necesidades, tendencias y estilos del público más exigente.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

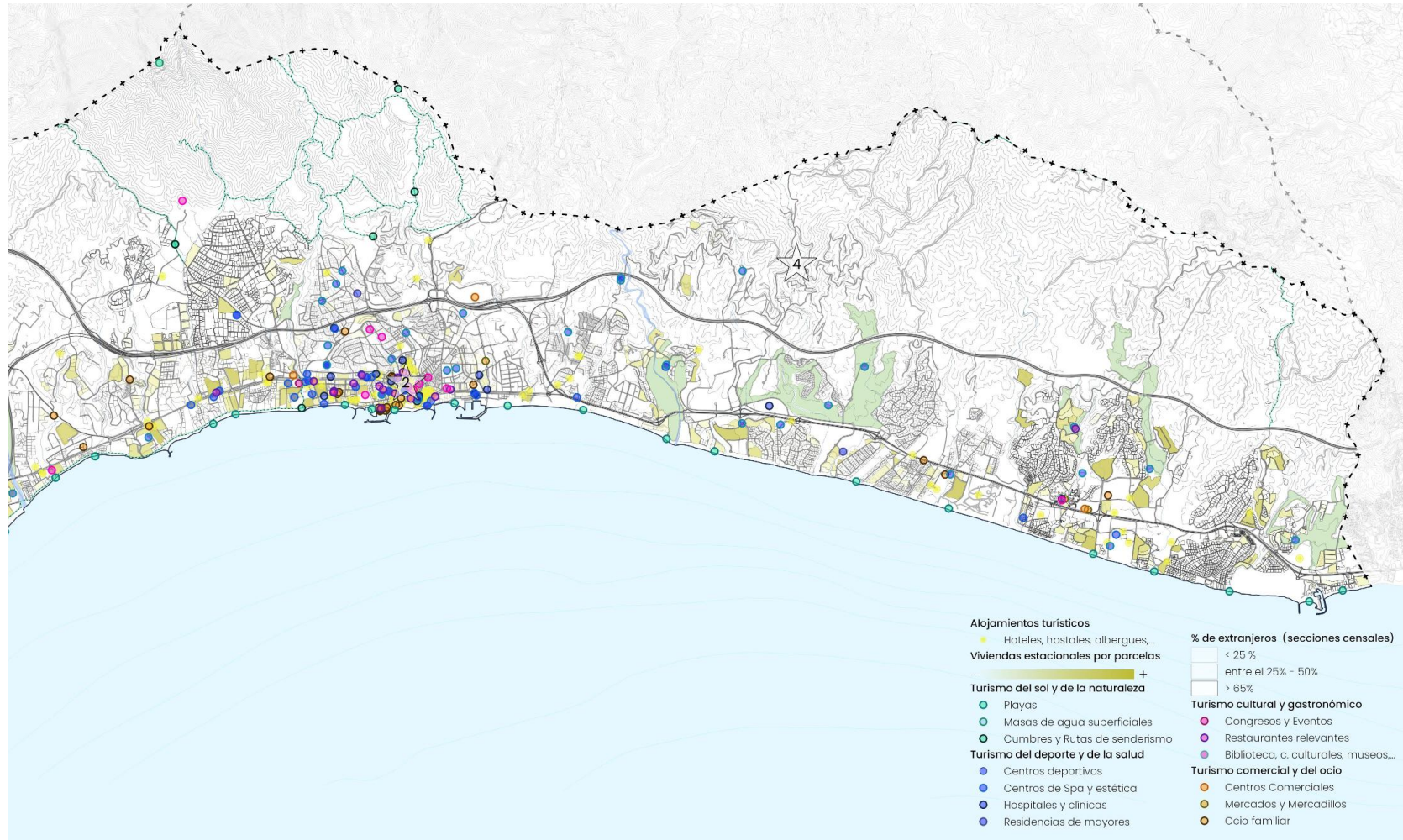
CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>





DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



6.3.2.- Reflexión sobre la ciudad turística y cosmopolita:

Afirmar que Marbella es una ciudad turística no es ninguna novedad. Ha sido considerada el segundo mejor destino europeo de 2022 y tiene el reconocimiento de ser el destino más exclusivo y prestigioso de los 20 finalistas. Pero más que decir que es una ciudad turística deberíamos afinar y determinar Marbella como un municipio turístico. La acogida de población turística en Marbella se produce en toda su extensión. Los hoteles, hostales y albergues se ubican principalmente en los centros urbanos y distribuidos a lo largo del municipio próximos al litoral.



Las viviendas estacionales, sin embargo, no presentan un patrón tan claro. Se ubican indistintamente en núcleos urbano, en proximidad al litoral o en urbanizaciones. Esta importante, abundante y dispar presencia de alojamientos permite que la población de Marbella se duplique según qué temporada, llegando según las estimaciones a sobrepasar los 350.000 habitantes.

El turismo a Marbella viene por diversos motivos (información aportada por la delegación de turismo del Ayuntamiento de Marbella), los cuales para su análisis urbano han sido agrupados en 4 bloques de actividad.

Los visitantes que pretenden disfrutar del **sol y la naturaleza** tiene a su disposición 27 kilómetros de playa con ofertas de actividades náuticas y las dunas de Artola. Si prefieren montaña, disponen de actividades en la orla norte de San Pedro y Nueva Andalucía con la presencia del embalse de Las Medranas, el embalse Viejo, el lago de las Tortugas y el pantano de la Concepción. Continuando más al este, múltiples senderos recorren Sierra Blanca. Vemos un vacío respecto a esta oferta turística en la parte de Lomas del Puerto y las Cabrillas que podría enfocarse como una oportunidad.

La oferta **cultural y gastronómica** enfocada al turismo se concentra en los núcleos urbanos: el casco antiguo de Marbella y el centro de San Pedro. En Marbella tanto la oferta gastronómica como la cultural tienen el mayor peso del municipio. Por supuesto, Puerto Banús, como polo de actividad que es, ofrece una oferta gastronómica relevante. Cabe destacar la presencia en el municipio de otros reclamos culturales importantes: la villa de Río Verde, Las Bóvedas romanas, La basílica Paleocristiana, el yacimiento fenicio de Río Real y torres almenaras, que debido a su localización geográfica, más alejados de los centros, quedan en un segundo plano en cuanto su potencial turístico.

Podría decirse que el turismo del **deporte y la salud** es el que mejor ha colonizado el municipio. Los campos de golf y demás instalaciones deportivas (instalaciones para deportes de raqueta y deportes de equipo) se extienden por todo el término municipal. Lo mismo ocurre con las instalaciones sanitarias relacionados con el sector médico y estético, convirtiendo Marbella en una auténtico lienzo saludable, receptivo a todo este tipo de actividad.

El turista en nuestro municipio se entretiene gracias al **comercio y al ocio** de la siguiente manera. Por extraño que parezca, la actividad de ocio en Marbella no es significativa en sí misma. Es decir, no existe una gran dotación al respecto (exceptuando, por supuesto, las playas y el espacio público). Quizás el espacio de eventos musicales en época estival de La Cantera (Starlite) sea de lo más sonado que conecta con el ocio nocturno que fundamentalmente es el que existe enfocado al turista, con presencia en Puerto Banús, en el centro urbanos de Marbella y la zona comprendida alrededor de la N-340 entre el arroyo de Las Piedras (Punto Romano) y el arroyo del Téjar (Olivia Valère). El ocio familiar se entretiene con el ocio nocturno al norte y oeste del núcleo de San Pedro (señalamos el Cable Sky del Embalse de las Medranas). Entre Elviria y Ricamar el ocio familiar y el comercio despuntan creando un pequeño foco en la zona este del municipio. Al contrario del ocio, el comercio tiene una importante presencia en el municipio abarcando un gran abanico de ofertas. Desde las pequeñas tiendas que forman parte del casco antiguo de Marbella, como los centros comerciales y la magnífica oferta de Puerto Banús.

6.3.3.- Diagnóstico de la ciudad turística y cosmopolita:

Marbella es un municipio turístico, con una importante presencia de hoteles dispersos por el territorio y una gran acogida de población en las viviendas de segunda residencia. Todo esto ha llevado a Marbella a convertirse en una ciudad para servir, para servir a los que vienen. Con una gran oferta de servicios enfocados al turismo, clasificados en clúster de los que concluimos lo siguiente:

Clúster del sol y de la naturaleza

Principalmente representado en las playas y Sierra Blanca. Las playas representan son el punto fuerte de un municipio costero como el nuestro. Sin embargo, para ser uno de los principales reclamos habría que velar por su conservación, mantenimiento y puesta en valor. Sierra Blanca gana protagonismo con la red de senderos y rutas de senderismo y ahora más con el parque de Puerto Rico. El turismo de este clúster flaquea en la zona noreste del municipio, ya que dicha zona tiene potencial dentro de este clúster pero no está utilizada.

Clúster cultural y gastronómico

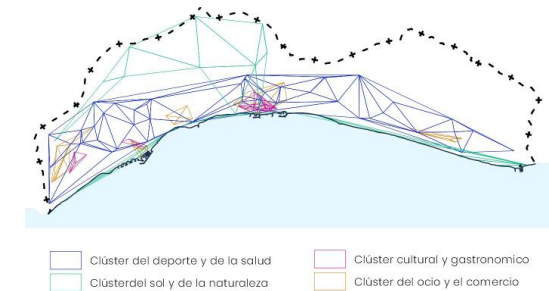
En este clúster se evidencian las zonas esenciales del turismo, el casco antiguo de los núcleos y Puerto Banús.

Clúster del deporte y la salud

Es el clúster más potente dentro del municipio en cuanto a ocupación. Está presente prácticamente en todo el tejido urbano, gracias en parte a los campos de Golf, equidistribuidos por el territorio.

Clúster comercial y de ocio

El municipio cuenta con 4 zonas de ocio y comercio enfocadas al turismo.



6.3.4.- Participación ciudadana. Sugerencias y propuestas previas:

Dentro de las sugerencias recibidas al avance y las propuestas previas al documento de aprobación inicial hemos registrado las siguientes aportaciones referentes a la ciudad turística

1. Recinto ferial permanente. Compatible con otros usos temporales: mercadillos.

- San Pedro Alcántara: cualificar y diversificar la actual oferta económica y turística de la orla litoral de Nueva Alcántara.
- Casco Antiguo de Marbella: impulsar el pequeño comercio y acercar el museo de la Costa del Sol.
- Recualificar hoteles en desuso a nuevas actividades hoteleras
- Mejorar las playas mediante nuevos espigones y proyectar nuevas zonas de atraque.
- Puesta en valor de los espacios con interés cultural e históricos. Parque arqueológico.

6.3.5.- Directrices para una ciudad turística sostenible:

Dentro de un marco global, la Agenda 2030 establece 17 objetivos de desarrollo sostenible. Este Plan General, dentro de sus capacidades y competencias pone su grano de arena para cumplir dichos objetivos. En la ciudad turística podemos desarrollar 1 ODS.



Objetivo 8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.

6.3.6.- La ciudad turística y cosmopolita dentro del Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2022:

Dentro de un marco local, el plan estratégico 2022 apuesta en general por la consolidación de nuestra ciudad como destino de excelencia turística para dar respuesta a un turismo cada vez más exigente con el destino. Dentro de las 16 estrategias que plantea el plan estratégico, detectamos 3 acciones (entre las 151 totales) aplicables a la ciudad turística:

- Promover un modelo de ecoturismo: lugares para el turismo verde y de aventura.
- Creación de nuevas infraestructuras turísticas y modernizar las existentes.
- Consolidación y estabilización de las playas.

6.3.7.- Zonas de interés estratégico en la ciudad turística:

Dentro de las áreas de oportunidad propuestas dentro del municipio, existen las que están consagradas dentro del sector turístico y otras aun por explotar. Determinamos las siguientes:



EL NÚCLEO URBANO DE SAN PEDRO

Como núcleo urbano que es, alberga una mixtidad de usos importante y por lo tanto una oferta turística relevante. Aunque aún hay factores de oferta que potenciar.



EL NÚCLEO URBANO DE MARBELLA

Fomentar la consolidación de los núcleos urbanos existentes y la diversidad de usos. revitalizar la ciudad existente y su complejidad funcional.



HOLANDUCÍA

Un vacío urbano el norte del núcleo de actividad por excelencia del municipio, Puerto Banús, y que funciona como nexo de unión con Nueva Andalucía. Es esencial aprovechar la actividad del sector de la moda y el comercio y extrapolarla a nuevas actividades.



LOS MOLINEROS Y EL ARROYO SIETE REVUELTAS

La oferta turística del municipio presenta un vacío en cuanto al ecoturismo. Esta zona ofrece potencial al respecto y se encuentra en un enclave extraordinario a mitad de camino entre Sierra Blanca y Lomas del Puerto y Las Cabrillas.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



6.4.- ESTRATEGIA 4: CIUDAD DEL DEPORTE Y LA SALUD

Fomentar el deporte entre la ciudadanía supone mejorar **el bienestar, la salud** y fomentar **la integración social**. En definitiva, y lo más importante, es que el deporte **mejora la calidad de vida** de los habitantes de la ciudad. Y es que, como se suele decir, "El DEPORTE es SALUD". Ya desde 1978 la ONU considera la práctica deportiva como un derecho inalienable de las personas, "algo imprescindible para el pleno desarrollo de la personalidad".

Este plan quiere dar repuesta a las demandas de mejora de las condiciones de vida de las personas y quiere fomentar un cambio positivo en los estilos de vida de los ciudadanos. Por lo tanto, se pretende desarrollar una **INFRAESTRUCTURA DEPORTIVA**, formada por **instalaciones deportivas** (instalaciones convencionales) y **áreas de actividad** (espacios públicos susceptibles de compatibilizar su uso preferente con el uso para actividades físicas, recreativas y deportivas). Éstas últimas toman un carácter muy importante en el nuevo plan, ya que nos permiten, con intervenciones puntuales, **convertir cualquier espacio público en un equipamiento deportivo**. Que además de desempeñar un papel primordial en la consecución de la ciudad sostenible, enfatizan su función social como espacios para el esparcimiento, las redes humanas y la práctica deportiva al aire libre.

EL DEPORTE:

RED BÁSICA

Está constituida por el conjunto de equipamientos deportivos públicos que se consideran fundamentales y dan servicio a toda la población incluyendo aquellos que permiten competiciones de nivel superior.

Se trata básicamente de los polideportivos, estadios municipales, palacios de deportes. Se incluye el Centro de Tecnificación Deportiva de Gimnasia Rítmica que promueve el deporte de alto nivel.

RED COMPLEMENTARIA

Que incluye las actividades deportivas minoritarias y/o restringidas. La componen fundamentalmente equipamientos privados: gimnasios, centros de Yoga y pilates, clubes de tenis y pádel, campos de golf, ...

RED ESPECIAL

Conforman la red los equipamientos asociados al medio natural (ríos, costa, montaña...), equipamientos para competiciones y/o centros de alto rendimiento y tecnificación. Incluimos en este grupo: Centros de actividades náuticas, centros de buceo y centros de equitación

Con esta INFRAESTRUCTURA DEPORTIVA se pretende concienciar de la importancia de la práctica deportiva para crear unos **hábitos deportivos saludables** con la finalidad de evitar el sedentarismo y por consecuencia **mejorar la salud**. Los efectos del sedentarismo están muy estudiados por la

comunidad médica: los cardiólogos y endocrinos consideran el ejercicio físico como un aliado clave para combatir algunos de los principales factores de riesgo de las patologías vasculares y la obesidad.

LA SALUD:

RED BÁSICA

Forman la red básica el conjunto de equipamientos sanitarios que dan servicio a toda la población y se consideran fundamentales: centros de salud públicos y hospitales públicos.

RED COMPLEMENTARIA

El resto de equipamiento sanitario, fundamentalmente pertenecientes al sector privado, que suplementa la oferta de equipamientos sanitarios. Tiene cabida en este grupo las clínicas privadas: fisioterapeutas, médicos especialistas, las clínicas privadas,

RED ESPECIAL

Equipamientos asociados a la belleza y al bienestar como son las clínicas de estética o centros de SPA. Además, incorporamos a este grupo las residencias de mayores.

POBLACIÓN Y GRUPOS DE EDAD

La necesidad deportivas y sanitarias varían en función de la edad de la población. Debemos conocer la población que reside en nuestro municipio para proporcionar servicios acorde a sus necesidades. Nuestra pirámide de población se distribuye sobre el total de la población municipal, de la siguiente manera: población infantil (0-14 años): 14,72%, población joven (15-34 años): 22,83%, población adulta (35-64 años): 46,90%, población mayor (65-79 años): 11,98% y anciana (más de 80 años): 6,19%.

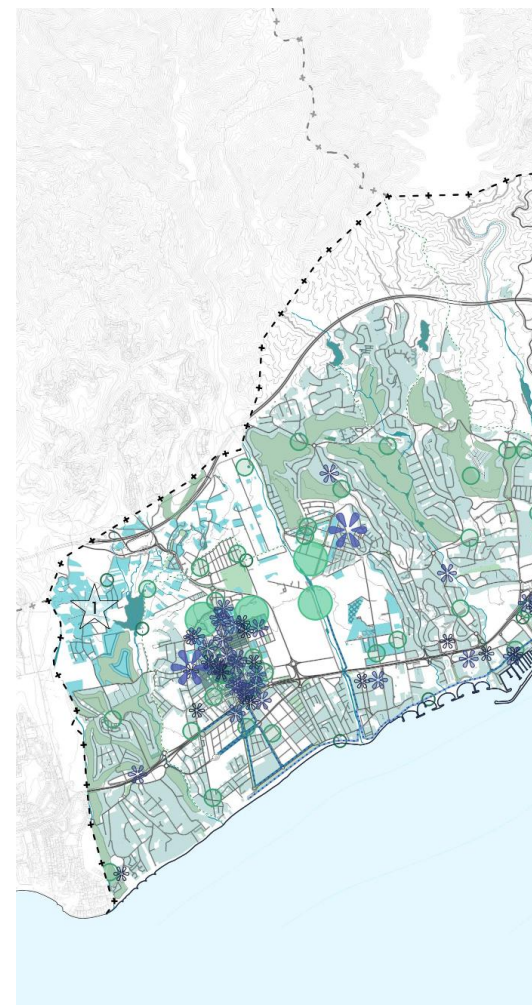
MOVILIDAD Y SALUD:

RED CICLISTA Y PEATONAL

La red de infraestructura deportiva no puede llevarse a cabo sin una red de comunicaciones bien resuelta y que articule el territorio para dar funciones urbanas de manera sostenible. Con el fin de garantizar desde un punto de vista social una movilidad sostenible así como la accesibilidad al transporte público a todos los ciudadanos de las áreas más dispersas.

INFRAESTRUCTURAS Y SALUD:

Reducir la contaminación: atmosférica, luminica y de las aguas.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

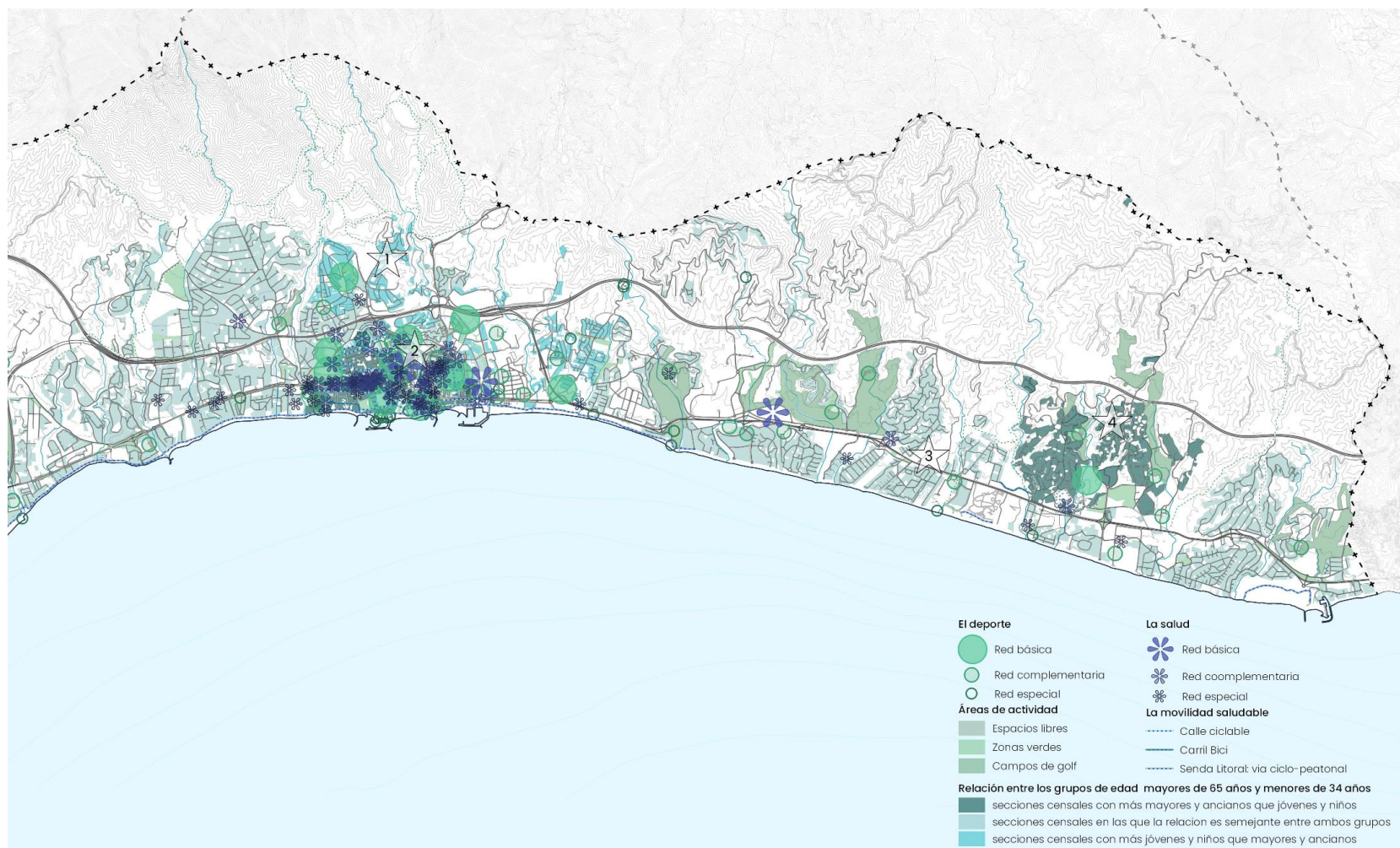
ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



Hacienda electrónica
local y provincial
DIPUTACIÓN DE MÁLAGA

6.4.2.- Reflexión sobre la ciudad del deporte y la salud:

El deporte es considerado un hábito saludable que genera actitudes positivas vinculadas al desarrollo humano. Fomentar la práctica deportiva de los ciudadanos mejora la salud, la educación, la cultura y el ocio. Dicho esto, veamos en qué punto nuestra ciudad acierta o falla en conseguir dichos fines.

EL DEPORTE:

El sistema de instalaciones de la red básica, que constituye el soporte fundamental para la práctica deportiva de la población era, según el Plan local de instalaciones deportivas de Marbella (PLIDM) de 2008 insuficiente y se encuentra en mal estado. Desde entonces hasta hoy la red ha mejorado y se han creado instalaciones nuevas como el Polideportivo de Francisco Norte, la piscina de San Pedro. La piscina de Marbella, Polideportivo Carlos Cabezas (Bello Horizonte) y la futura piscina de Los Monteros. Además, se están remodelando todas las instalaciones. El Plan considera necesario seguir apostando por la cualificación de espacios deportivos existentes y creación de otros nuevos



Existe demanda de nuevas instalaciones para los deportes más practicados en el municipio: pistas de tenis, pistas de paddle y lugares acondicionados para la práctica de aeróbic, gimnasia y natación.

Se detecta también que los principales equipamientos deportivos municipales se localizan en los núcleos urbanos, algo lógico desde el punto de vista del mejor aprovechamiento de esas actuaciones.

Existen puntualmente algunas instalaciones deshabilitadas (instalación de pádel del parque de la Represa) debiendo plantearse su rehabilitación o cambio de uso.

Sería deseable gestar una "red de equipamiento deportivo" entendida como conjunto de instalaciones independientes conectadas por una red

ciclista y peatonal bien estructurada, aunque existen algunos equipamiento deportivos que se sitúan fuera de las propias instalaciones deportivas (p.e. las máquinas de ejercicios del paseo marítimo) vinculados a recorridos peatonales. Debe fomentarse el deporte en el espacio público no específicamente destinado a uso deportivo.

En ese sentido sería importante fomentar programas deportivos desarrollados en el medio rural. Marbella tiene un entorno natural privilegiado, al que se debería vincular la actividad deportiva y saludable que se propone por el Plan.

LA SALUD:

El equipamiento sanitario privado cada vez toma más protagonismo en la ciudad. Cuantitativamente y cualitativamente le hace más que sombra al equipamiento público. Marbella cuenta con 4 centros de salud, dos en Marbella: Leganitos y Las Albarizas, los cuales están saturados porque no son suficientes para dar soporte a la población. Otro en San Pedro y un consultorio en La Campana. Existe en proyecto, un nuevo centro de salud en el núcleo de Marbella (Avda. Ricardo Soriano).



Marbella cuenta con un Hospital de carácter Metropolitano, el Hospital de la Costa del Sol. Además del servicio de urgencias, tiene centralizado un servicio de consultas externas por especialidades, convirtiéndose en el gran centro sanitario público del municipio. Todo el servicio especializado que no se abarca en los centros de salud (centralizados en los núcleos urbanos) se ha desplazado al hospital. Alejando el ciudadano de la salud de la ciudad de proximidad y concentrándose en un único lugar descentralizado.

LA POBLACIÓN:

Hay que tener en cuenta que la población que realmente reside en Marbella no es la oficialmente censada, sino que, según cálculos (cálculos

basados en distintos parámetros como puede ser el consumo eléctrico, la recogida de residuos sólidos y el consumo de agua), podría alcanzar los 350.000 habitantes.



Relación entre los grupos de edad de mayores (>65 años) y jóvenes (<34 años)

- secciones censales con más mayores que niños
- secciones censales en las que la relación es semejante entre mayores y niños
- secciones censales con más niños que mayores

Según el PLIDM, se observó que la edad más frecuente para la práctica del deporte oscila entre los 31 y los 40 años, y que cuatro de cada cinco habitantes que practican deporte se encuentran entre los 21 y 50 años. Siendo la edad media del deportista de Marbella, la de 34 años. Además, en cada barrio hay distintas relaciones de grupos de edad, implicando distintas demandas deportivas y saludables para cada uno de ellas. Los barrios con mayor relación de mayores y ancianos necesitan programas acordes a su edad: centros de día, actividades para mayores, residencias, asistencia domiciliaria; sin embargo, los barrios con predominancia de grupos jóvenes deben adaptar sus servicios a dicha demanda.

6.4.3.- Diagnóstico de la ciudad del deporte y la salud:

Podríamos decir que Marbella, en su ámbito municipal podría considerarse una ciudad del deporte ya que los equipamientos deportivos (teniendo en cuenta la oferta de equipamientos tanto públicos y privados) se extiende por todo el municipio, sin embargo:

Red de equipamientos municipal focalizada en los núcleos urbanos:

Los grandes equipamientos deportivos públicos se localizan en los núcleos urbanos (lo que parece lógico, pues dan asistencia a más densidad de población). No obstante, existen también importantes dotaciones deportivas en la ciudad jardín (urbanizaciones): Las Chapas-Santa María, Nueva Andalucía-Guadiza y el Pabellón de Bello Horizonte son buenos ejemplos.

Dotaciones mejorables

Las instalaciones deportivas en Marbella son mejorables. Algunas de los equipamientos deportivos están saturadas por el número de usuarios, por lo que deberían ampliarse. También deben resolverse algunas carencias.

Escasez de equipamientos asociados al medio natural, equipamientos para competiciones, centros de alto rendimiento o tecnificación (red especial):

Marbella se localiza en un entorno natural extraordinario, rodeado de mar y de montaña y un clima bondadoso. Parece razonable incorporar esos valores ambientales y asociarlos a la oferta en instalaciones deportivas.

Red ciclable deficiente:

La movilidad saludable en el municipio discurre por un total de 36,5 kilómetros, de los cuales 11,5 son calles ciclables, 8,6 km son carriles bici y el mayor recorrido lo permite la senda ciclable con un total de 16,4 km.

En cuanto al equipamiento de la salud cabría mencionar una realidad que tiene repercusiones, además de las propias del área de la salud, en la movilidad del municipio:

Asistencia sanitaria pública:

En Marbella se localizan cuatro centros de salud que deben atender a una población muy numerosa (especialmente en periodos estivales). La asistencia especializada (consultas) se centraliza en el hospital Costa del Sol, lo que obliga a inevitables desplazamientos de los usuarios de ese centro sanitario.

6.4.4.- Participación ciudadana. Sugerencias y propuestas previas:

Dentro de las sugerencias recibidas al avance y las propuestas previas al documento de aprobación inicial hemos registrado las siguientes aportaciones referentes a la ciudad del deporte la salud:

1. Mejorar la conectividad y accesibilidad de los equipamientos.
2. Remodelación del centro de salud de Leganitos con bolsa de aparcamientos subterráneos
3. Ampliar la red de espacios deportivos en todos los distritos.
4. Mejorar la oferta de residencias públicas para personas mayores.
5. Zonas recreativas náuticas.

6.4.5.- Directrices para una ciudad del deporte y la salud sostenible:

Dentro de un marco global, la **Agenda 2030** establece 17 objetivos de desarrollo sostenible. Este Plan General, dentro de sus capacidades y competencias pone su grano de arena para cumplir dichos objetivos. En la ciudad verde podemos desarrollar 1 ODS:



Objetivo 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todas las edades.

6.4.6.- La ciudad del deporte y la salud dentro del Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2022:

Dentro de un marco local, el **plan estratégico 2022** apuesta por la cohesión e integración social. Es consciente de la necesidad de reequipar la ciudad en función de las necesidades de la población, para conseguir los máximo niveles de calidad de vida. Teniendo en cuenta el creciente envejecimiento de la población y con ello la demanda de una nueva cultura del ocio y el tiempo libre Dentro de las 16 estrategias que plantea el plan estratégico, detectamos 5 acciones (entre las 151 totales) aplicables a la ciudad del deporte y la salud:

1. Utilizar las zonas verdes para implantar proyectos alternativos: proyectos de granja escuela, centro de interpretación de la naturaleza...
2. Fomentar el uso de la bicicleta además de como medio de transporte como actividad de ocio → creando carriles bici que formen una red integral en el recorrido del municipio (con zonas de aparcamiento bicis y préstamo municipal)
3. Reequipar de forma efectiva la ciudad con la puesta en uso de dotaciones, tanto equipamientos como zonas verdes.
4. Mejorar la calidad de las instalaciones deportivas de la ciudad.
5. Mejorar los equipamientos de salud y bienestar social.

6.4.7.- Zonas de interés estratégico en la ciudad del deporte y la salud:

La ciudad del deporte y la salud, más que ninguna otra, se centra en los ciudadanos, en su calidad de vida y su bienestar. Nace de sus peculiaridades y necesidades, y proponer diseñar una ciudad específica para ellos: Cada grupo de edad tiene sus propias necesidades.

En cuanto a la ciudad del deporte, no se ejercitan de manera igual los adolescentes que los jubilados; ni demandan los mismos cuidados sanitarios un grupo de edad que otro. La ciudad debe dar respuesta a esa realidad.



"LA CIUDAD PARA LA POBLACIÓN MAYOR"

Existen zonas donde la concentración de población mayor es significativamente muy alta. El urbanismo debe ser consciente de ello y dar servicios urbanos acorde a las necesidades de la ciudadanía



"LA CIUDAD PARA LA POBLACIÓN JOVEN"

Los "nuevos barrios" concentran familias jóvenes, con incremento del ratio de población infantil y juvenil. Dicha población necesita unos equipamientos de proximidad que cubran sus particulares demandas y necesidades.



EL ESTADIO DE FÚTBOL DE MARBELLA

Es un espacio de oportunidad como sede de Festivales, conciertos, eventos deportivos. Actuar sobre dicho equipamiento es viable y necesario pues permitiría revitalizar el barrio. Su situación estratégica debe ser también motivo de oportunidad (conexiones, usos alternativos, etc.)



ÁREAS DE ACTIVIDAD EN EL ENTORNO NATURAL

Propiciar actuaciones vinculadas al entorno natural y el uso y disfrute por la población de esos espacios de manera controlada, es primordial.

6.5.- ESTRATEGIA 5: CIUDAD DEL CONOCIMIENTO

La ciudad del deporte es el soporte para la ciudad del conocimiento ya que siembra la semilla para la formación, la educación y el desarrollo individual y colectivo. Sin embargo, para que exista una ciudad del conocimiento es necesario un cambio de mentalidad en nuestra sociedad: Un cambio que parte de considerar a los habitantes como creadores, reafirmando la educación y fomentando la creatividad e innovación. Para ello es fundamental establecer una estrategia global de localización de los espacios educativos: tanto públicos como privados. Una INFRAESTRUCTURA DE APRENDIZAJE que acompañe al ciudadano a lo largo de toda la vida, sentando las bases para un desarrollo social sostenible: reforzando el empoderamiento del individuo, la cohesión social y la prosperidad cultural. La sociedad del conocimiento puede contribuir al desarrollo de ciudades más dinámicas y con mayores niveles de bienestar

Este Plan General propone asociar el conocimiento y el desarrollo urbano. Somos conscientes que ello no solo repercutirá en beneficios económicos directos e indirectos sino que también mejorará la calidad de vida social, cultural, intelectual y política. Dicho desarrollo basado en el conocimiento exige una planificación flexible pero exigente, ya que tiene que asegurar la integración de las actividades basadas en el conocimiento en la dinámica urbana. La ciudad del conocimiento debe (según P. Romeiro y R. Méndez Gutiérrez del valle) aglutinar de forma compleja e interactiva una pluralidad de elementos desglosados en cuatro bloques:

LA BASE DE LA CIUDAD DEL CONOCIMIENTO:

El proceso de aprendizaje es fundamental para el funcionamiento de la comunidad urbana. Forman la base de la ciudad del conocimiento las organizaciones dedicadas a la producción de conocimiento, su transferencia y difusión:

EL PATRIMONIO HISTÓRICO Y LA RED DE BIENES DE INTERÉS CULTURAL

Está constituida por los elementos arquitectónico o paisajísticos singulares

CENTROS CULTURALES, MUSEOS, Y TEATROS

Instalaciones y equipamientos municipales o privados

SISTEMA EDUCATIVO AVANZADO Y DE FORMACIÓN PERMANENTE

Es prioritario contar con un sistema educativo avanzado. Arrancando con la educación obligatoria y terminando con centros universitarios o centros de estudios cualificados.

HOTELES DE CONVENCIONES Y CENTROS DE EVENTOS

El palacio de congresos y los hoteles de convenciones pueden dar soporte a multitud de eventos vinculados con la cultura y el conocimiento.

LA ESTRUCTURA PRODUCTIVA DEL CONOCIMIENTO:

Sectores de actividad en la estructura económica. Fundamentalmente se organizan en dos tipos de industrias:

INDUSTRIA DE ALTA INTENSIDAD TECNOLÓGICA

Se identifican así los denominados servicios avanzados, que realizan tareas de alto valor añadido o alto contenido científico-técnico: servicios informáticos, telecomunicaciones, actividades I+D, asesoramiento legal, la sanidad, la educación, sector financiero,...

INDUSTRIA CULTURAL O CREATIVA

Actividades relacionados con la industria cultural, artística o creativa. Incluye aquellas actividades productoras de bienes o servicios que deben estar protegidos por leyes de propiedad intelectual. Pueden relacionarse con los bienes culturales tradicionales: música, diseño, moda, arte..., o pueden estar relacionados con nuevas tecnologías digitales: productos multimedia, videojuegos...

CAPITAL HUMANO:

La extensión del conocimiento permite contar con un capital humano bien formado y especializado. También llamado talento o clase creativa se asocia al personal cualificado, que podemos organizar en dos perspectivas complementarias:

GRUPOS DE POBLACIÓN CON NIVELES FORMATIVOS ELEVADOS

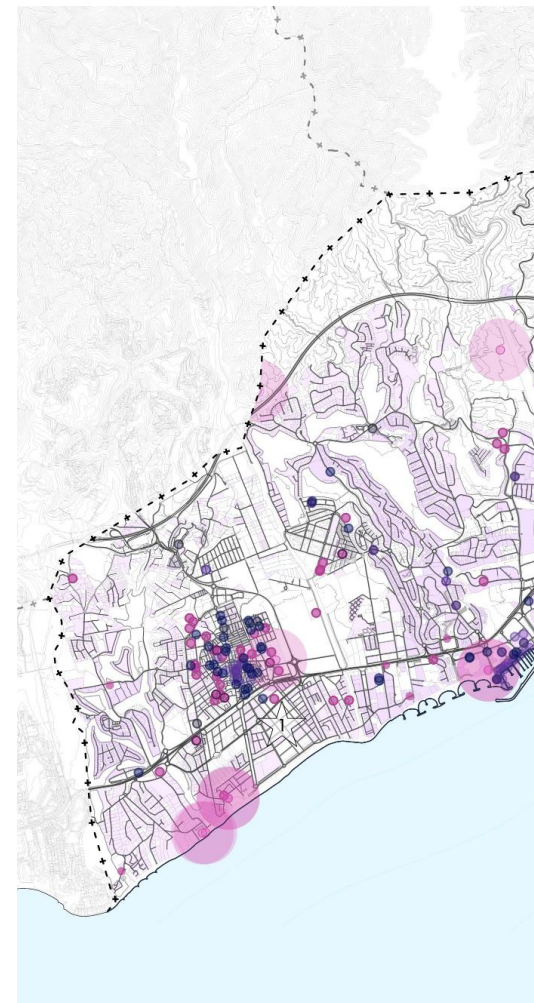
Son los que necesitan, para el desempeño de su profesión, haber adquirido unos conocimientos universitarios

PROFESIONALES ALTAMENTE ESPECIALIZADOS.

Son aquellos que desempeñan una función muy específica dentro de un sector. Destacan dentro de nuestro municipio profesionales de la gastronomía, diseñadores de moda, ...

LA CIUDAD INTERCONECTADA

La interconexión va más allá de la conectividad física de una ciudad con el exterior (buenas vías de comunicación, aeropuerto, TAV, etc.) que se asume como una clave fundamental para atraer personas y actividades. Actualmente, no se entiende la ciudad interconectada sin la infraestructura digital. Esta infraestructura puede desarrollarse en dos niveles: A mayor escala mejorando la conexión externa de Marbella y su capacidad para insertarse de modo favorable en las redes de flujos que estructuran el proceso de globalización. Y a menor escala, centrándose en el municipio en sí y sus habitantes: potenciar la red de comunicación de banda ancha utilizada para los negocios, la gestión administrativa teniendo en cuenta las redes de cooperación y los servicios al ciudadano.



DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

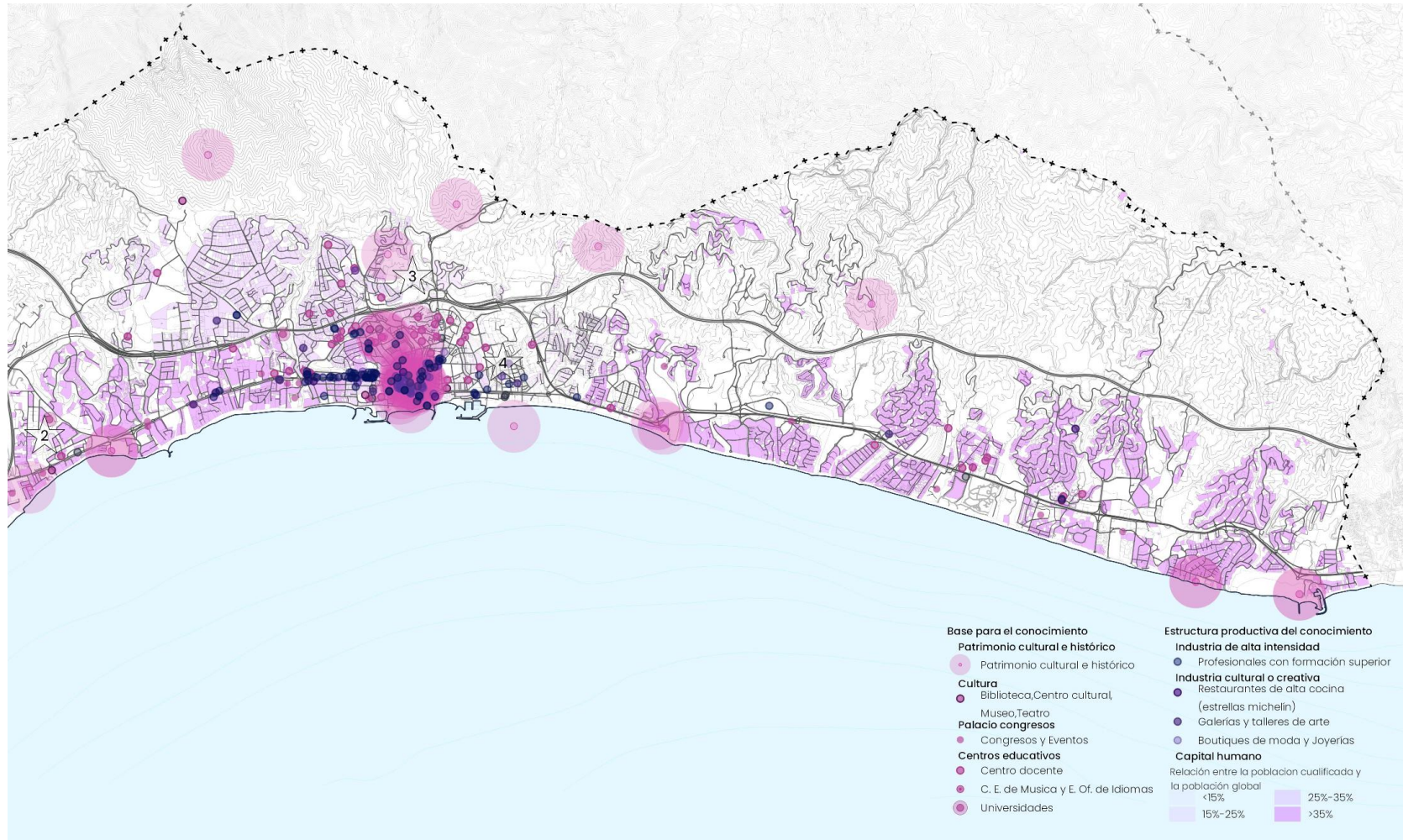
CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfe22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>





DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cfd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>

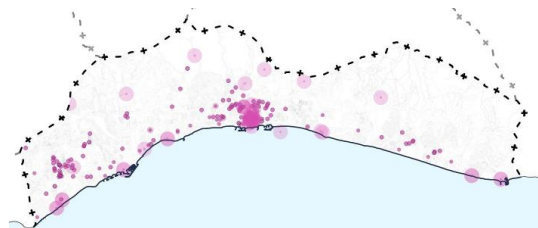


6.5.2.- Reflexión sobre la ciudad del conocimiento:

Marbella tiene un gran potencial cultural histórico. Y es que han sido numerosas las civilizaciones que han dejado su legado repartido por todo el municipio desde el siglo VII a.C.: pueblos orientales, la cultura romana, los visigodos, los musulmanes. Más recientemente en el siglo XIX destaca la construcción de los primeros altos hornos de España, las minas de Sierra Blanca, los ingenios azucareros de la colonia agrícola, los trapiches, etc.

Todo este potencial histórico cultural y arquitectónico no está suficientemente valorado. Marbella debe poner en valor su historia y puede hacerlo mediante su patrimonio histórico, muy presente en todo el municipio.

Este plan puede contribuir a enfatizar el valor de los lugares vinculados al conocimiento para que nuestro municipio aspire a ser un referente cultural, partiendo de la base de que el conocimiento puede ser el motor de riqueza de un territorio.



Base para el conocimiento

Patrimonio cultural e histórico

- Patrimonio cultural e histórico

Cultura

- Biblioteca, Centro cultural, Museo, Teatro, Conservatorio y C. de artes escénicas

Centros educativos

- Centro Docente (inf., primaria y adultos)
- C. P. de Música y E. Oficial de Idiomas
- Universidades

Palacios congresos

- Congresos y Eventos

Especialmente, cabe resalta el casco histórico de Marbella, ya que posee gran parte del patrimonio del municipio: la Muralla, el fuerte de San Luis, el Hospital Bazán, la casa del Corregidor, la casa Consistorial, la capilla de San Juan de Dios y la del Santo Sepulcro entre otros edificios históricos. Ampliando la vista al resto del municipio tenemos restos del pasado industrial: las minas, la torre de El Cable, la Ferrería de La Concepción, Trapiche de Guadaiza y del Prado; restos arqueológicos: Cueva de Pecho Redondo y de Nagüeles, necrópolis de Nagüeles, Termas romanas de las Bóvedas, basilica paleocristina de Vega del Mar y un largo etcétera.

En cuanto al equipamiento cultural que posee el municipio, hay que mencionar que es todavía escaso: el teatro de la ciudad es un edificio de pequeñas dimensiones, aunque ejerce una importante función, sin embargo, por su escala no puede cumplir debidamente la función de equipamiento de carácter general. Marbella carece de una Casa de la Cultura o de un Ateneo que pudiese servir como laboratorio de ideas entre estudiantes e intercambio de conocimientos. Tampoco disfruta de lugares pensados para actividades relacionadas con el sector cultural: firma de libros, presentación de ediciones, inauguraciones y eventos, talleres creativos. A esto hay que sumar la falta de museos de ciudad y un programa cultural que supere la función de complemento de la oferta turística. Poseemos un Palacio de eventos que merece una reforma.

La oferta educativa del municipio es mejorable. Marbella ha potenciado y focalizado sus esfuerzos en crear un lugar agradable para los visitantes (una ciudad del turismo) y por activar la economía, a costa de dejar en segundo plano otras posibilidades. Consolidada como destino turístico altamente cualificado (la marca "Marbella" es indiscutible y se extiende a otros municipios costeros) quizás sea el momento de apostar por la educación y la cultura, potenciando desde la educación básica a la universitaria. Existe un centro universitario privado de relevancia mundial con un programa excelente de gestión hotelera (de nuevo nos remitimos al sector turístico), sin embargo, nuestro municipio tiene otros muchos puntos fuertes donde puede basar una enseñanza de éxito. Tenemos presentes importantes sectores como la moda (boutiques de firmas muy relevantes en Puerto Banús), la gastronomía (restaurantes con Estrella Michelin y chefs de renombre), multitud de galerías de arte... que podrían diversificar el mundo de la enseñanza tanto la universitaria como la alternativa que permita formar profesionales altamente especializados.

6.5.3.- Diagnóstico de la ciudad del conocimiento:

El conocimiento va más allá de universidades y museos, obviamente estos equipamientos son deseables y necesarios y ayudan a fomentar el conocimiento. Marbella, pese a sus necesidades, puede considerarse una ciudad del conocimiento. Y esto se debe a que tiene un alto potencial, un patrimonio histórico muy relevante y una estructura productiva del conocimiento debida a los profesionales que trabajan en la ciudad y se apoyan en sectores fuertes vinculados especialmente a la cultura o la creatividad. Repasemos los puntos débiles y fuertes de nuestro municipio en cuanto a su consideración como ciudad de conocimiento:

Alto potencial del conocimiento en el patrimonio histórico:

Es especialmente llamativa la cantidad de elementos patrimoniales histórico-artísticos del municipio, desde edificación, minas, yacimientos arqueológicos, objetos relevantes, etc. Algunos han sido rehabilitados y la ciudad disfruta de ellos (Ej: Hospital Bazán, Trapiche Guadaiza del Prado,

Cortijo Miraflores), sin embargo, otros necesitan rehabilitarse con objeto de que este patrimonio pueda servir a la ciudad, tanto cultural como económicamente.

Necesidades de nuevos equipamientos culturales.

Tanto a nivel de equipamientos básicos locales, como institutos, como a nivel más general, con los teatros o museos, Marbella debe procurar disponer de mayor número de equipamientos culturales.

Demanda de centros de formación universitaria y/o especializada:

La mejora de la oferta académica universitaria o altamente especializada en el municipio es uno de los objetivos del Plan. Completar la oferta existente (por ejemplo, las 5 aulas de la UNED) es necesario ya que el déficit en la oferta universitaria no sólo influye en el tejido cultural, sino que repercute en el rango poblacional que enfoca su futuro en obtener dicha formación (población joven: 15-34 años).

Hoy en día, el hecho que el sector educativo permita desarrollarse en un ámbito no presencial, abre una oportunidad en la ciudad de acoger nuevos programas asociados a este campo.

Fuertes sectores del conocimiento presentes en el conocimiento.

Gracias al turismo, nuestro municipio se ha hecho fuerte en varios sectores culturales con enfoque a este campo. Sin embargo, están más enfocados al ámbito económico que al cultural. La moda, la gastronomía, el arte, el deporte y la medicina. Estos sectores son oportunidades dentro del conocimiento, hay que extrapolarlos de su contexto natural y llevarlos al sector del conocimiento, ya sea con escuelas, museos

6.5.4.- Participación ciudadana. Sugerencias y propuestas previas:

Dentro de las sugerencias recibidas al avance y las propuestas previas al documento de aprobación inicial hemos registrado las siguientes aportaciones referentes a la ciudad del deporte la salud:

1. Casco Antiguo de Marbella: ubicar el "Museo de la Costa del Sol". Recuperar y revitalizar los restos arqueológicos. Especialmente el Castillo, su interior y su patio de armas.
2. San Pedro Alcántara: puesta en valor del patrimonio arqueológico del litoral de San Pedro Alcántara. Proteger las últimas casas coloniales del entorno de la Avda. Marqués del Duero.
3. Nueva Andalucía: Poner en valor las ruinas de la Concepción.
4. Oferta universitaria o formación especializada. Centro del conocimiento.
5. Mejorar la oferta de museos y actividades culturales para niños y adolescentes.

6. Parque empresarial o tecnológico.
7. Mejorar la oferta de equipamientos culturales: Auditorio-teatro, museo de la música, biblioteca, mediateca.

6.5.5.- Directrices sostenibles para una ciudad del conocimiento:

Dentro de un marco global, **la Agenda 2030** establece 17 objetivos de desarrollo sostenible. En la ciudad verde podemos desarrollar 2 ODS:



Objetivo 4. Garantizar la educación inclusiva y equitativa de calidad y promover oportunidades de aprendizaje permanente para todos.



Objetivo 5. Lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y niñas.

6.5.6.- La ciudad del conocimiento dentro del Plan Estratégico Marbella-San Pedro 2022:

Dentro de un marco local, **el plan estratégico 2022** apuesta, además de la cohesión y la integración social, apuesta por sectores emergentes que diversifiquen nuestra estructura económica y complementen la excesiva dependencia del sector turístico: desarrollando la sociedad de la información y el conocimiento. Dentro de las 16 estrategias que plantea el plan estratégico, detectamos 6 acciones (entre las 151 totales) aplicables a la ciudad turística:

1. Utilizar las zonas verdes para implantar proyectos alternativos.
2. Recuperación y puesta en valor del patrimonio local, museo de la ciudad, regeneración del centro histórico.
3. Instituciones de enseñanza universitaria.
4. Puesta en valor del patrimonio material e inmaterial de la ciudad.
5. Equipamientos culturales (p.e. museo de la ciudad).
6. Potenciar lugares de encuentro entre artistas locales.

6.5.7.- Zonas de interés estratégico en la ciudad del conocimiento:



NUEVA ALCÁNTARA:

Ambientalmente la zona de especial conservación de ambos ríos ofrecen una oportunidad al municipio.



DESEMBOCADURA DEL RÍO VERDE

Emplear el centro universitario para generar un área a su alrededor de spin-offs y startups.



TRAPICHE

El arroyo de la Represa atraviesa de norte a sur el centro del núcleo de Marbella conectando el mar con Sierra Blanca.



LA ERMITA

Rehabilitar la zona industrial localizada frente al mar y junto al núcleo de Marbella, dotándola de densidad urbana y servicios.

DOCUMENTO PREVIO



FIRMANTE

JOSE MARIA MORENTE DEL MONTE (DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y VIVIENDA)

NIF/CIF

****567**

FECHA Y HORA

12/08/2022 07:50:45 CET

CÓDIGO CSV

ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

URL DE VALIDACIÓN

<https://sede.malaga.es/marbella>



CÓDIGO DE VERIFICACIÓN DEL DOCUMENTO ELECTRÓNICO

Dirección de verificación del documento: <https://sede.malaga.es/marbella>

METADATOS ENI DEL DOCUMENTO:

Version NTI: <http://administracionelectronica.gob.es/ENI/XSD/v1.0/documento-e>

[illegible]

Órgano: L01290691

Fecha de captura: 11/08/2022 12:02:40

Origen: Administración

Estado elaboración: Original

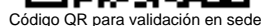
Formato: PDF

Tipo Documental: Otros

Tipo Firma: XAdES internally detached signature

Valor CSV: ae89e88644c60e0fc5fe6cefd22f3c8086cd1ec9

Regulación CSV: Decreto 3628/2017 de 20-12-2017



Aplicación del sistema de Código Seguro de Verificación (CSV) en el ámbito de la Diputación Provincial de Málaga:
https://sede.malaga.es/normativa/decreto_CSV.pdf