

MEMORIA DE ORDENACIÓN



1. OBJETIVOS GENERALES

El ámbito de la Costa del Sol Oriental-Axarquía es un territorio de oportunidades. Sus características climáticas, paisajísticas, de litoralidad y de posición territorial en el eje surmediterráneo de Andalucía constituyen los elementos básicos en los que se sustenta su potencial, basado en la actualidad principalmente en la agricultura y el turismo.

Este territorio se encuentra en un momento crítico, un cambio trascendente en sus transformaciones territoriales protagonizado por la nuevas demandas residenciales. El Plan debe orientar estos nuevos procesos y dar-

les una respuesta positiva, sin afectar a la conservación de los recursos naturales no renovables, a los ecosistemas valiosos y a la identidad territorial.

La estrategia del Plan se sitúa en la perspectiva de potenciar estas oportunidades y promover otras nuevas, removiendo los obstáculos y aprovechando las ventajas potenciales existentes para apoyar de forma ordenada el desarrollo territorial de este ámbito. A estos efectos, los contenidos del Plan se concretan en un modelo de ordenación dirigido a la consecución de los siguientes objetivos generales:

OBJETIVO 1. CONTRIBUIR A UNA MAYOR INTEGRACIÓN DEL LITORAL EN EL EJE COSTERO DE LA COSTA DEL SOL.

El ámbito del Plan ha visto mejorado su posición territorial en el litoral con la puesta en servicio hace pocos años de la autovía del Mediterráneo, que refuerza la articulación del ámbito con todo el eje costero tanto hacia Málaga como hacia la costa granadina.

Las previsiones de desarrollo futuro de la zona están asociadas, por un lado, al incremento de la población estacional y a la inmigración de población procedente del extranjero tanto por motivo laboral como no laboral, por otro, al desarrollo paulatino del sector turístico y, finalmente, por una demanda cada vez más creciente de habitantes de la capital que, debido a la mejora de la accesibilidad general del ámbito, mantienen su lugar de trabajo y buscan su vivienda fuera de Málaga o reconvierten la segunda vivienda en vivienda permanente.

La consecuencia de este proceso es un incremento de la movilidad general en los desplazamientos de corto y medio recorrido en la franja costera.

El Plan ha de contribuir a una integración progresiva y equilibrada de este ámbito en el conjunto de la Costa del Sol, consolidando un papel propio en este contexto amplio del litoral, pero participando del esquema de interrelaciones que se establecen entre usos y de movilidad general, por motivos diversos.

OBJETIVO 2. POTENCIAR LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL INTERNA MEDIANTE LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y DE TRANSPORTES Y DOTACIONES DE EQUIPAMIENTOS.

La Axarquía ha tenido históricamente un modelo diseminado de asentamientos que se mantiene en la actualidad, pero que sufre un retroceso a partir de los años sesenta del pasado siglo en que se produce un abandono masivo de la población rural hacia los grandes centros urbanos y hacia la costa.

Este modelo histórico de ocupación territorial vinculado a la explotación de los recursos primarios para el autoconsumo o la exportación hacia el exterior a través del litoral, se apoyaba en una extensa red caminera de relación entre asentamientos y de éstos con las zonas agrícolas. Parte de esta red se reconvierte en el sistema de carreteras que hoy conocemos, y su configuración y estructura responde básicamente al objetivo de relacionar el interior con la costa.

La construcción de la autovía, el confort climático del ámbito, la presencia de importantes recursos ambientales y paisajísticos y la declaración del Parque Natural de la Sierra de Tejeda, Almajara y Alhama han potenciado el interior de La Axarquía como espacio residencial atractivo, dando lugar al resurgimiento del modelo histórico de ocupación territorial dispersa.

Esta nueva situación va a demandar una nueva consideración del sistema de infraestructuras viarias y del sistema de transportes, que deben estar vinculados con las dotaciones de equipamiento público para atender a las necesidades de la población.

La decisión de localización de equipamientos bien estructurados y regularmente repartidos en el territorio junto con una consideración de la red viaria y de transportes desde la perspectiva de los procesos actuales y del modelo que se adopte es una cuestión ineludible para este Plan.

El Plan debe establecer el esquema de articulación que permita una adecuada accesibilidad a las distintas partes del territorio interior de La Axarquía y prever un modelo territorial de distribución y acceso equilibrado a las dotaciones de carácter supramunicipal.

OBJETIVO 3. PROMOVER UN DESARROLLO ORDENADO DE LOS USOS RESIDENCIALES, TURÍSTICOS E INDUSTRIALES DEL INTERIOR DE LA AXARQUÍA QUE ASEGURE SU ADECUADA INTEGRACIÓN EN EL TERRITORIO.

El desarrollo de los usos residenciales en el interior de La Axarquía se ha producido de forma explosiva en los últimos años. Este desarrollo ha tenido lugar en la mayor parte de los casos sin un adecuado control, ya que buena parte de los municipios del ámbito carecen o no cuentan con la figura de ordenación adecuada que permita regular estos procesos.

La vivienda aislada destinada a segunda residencia es el modelo predominante y las demandas se han visto propiciadas por la crisis de la agricultura de secano y del regadío tradicional, que ha contribuido a la entrada en el mercado inmobiliario del parcelario rural, y a un sistema de caminos muy denso que facilita el acceso territorial. El modelo resultante de ocupación de las líneas de cumbres, solanas y zonas más elevadas y de gran potencial de vistas modifica el sistema tradicional de la vivienda aislada en el medio rural, vinculada exclusivamente a la actividad agraria.

Este modelo, por otra parte, presenta diferencias sustanciales entre municipios, habida cuenta el tratamiento diferenciado que hacen del medio rural aquéllos que cuentan con planeamiento urbanístico o las decisiones circunstanciales adoptadas por los que no cuentan con ninguna figura de planeamiento, así como por las disponibilidades del recurso hídrico.

En lo que respecta al turismo rural se hace necesario definir un modelo territorial que permita ordenar el proceso de localización de las actuaciones turísticas de alojamiento y equipamiento complementario, que en la actualidad comienza a desarrollarse de forma incipiente.

Finalmente, en lo que respecta a las incipientes actividades industriales que se localizan en esta zona, es también preciso que el modelo territorial que se defina permita integrar las mismas con el resto de uso productivos de manera ordenada y sostenible.

El Plan debe establecer los criterios de actuación generales para propiciar el desarrollo urbanístico, garantizando las dotaciones de equipamientos y servicios y el respeto a los valores ambientales y paisajísticos del territorio; unificar criterios básicos de ordenación para evitar las disfunciones derivadas de tolerancias discriminantes entre municipios y establecer las determinaciones para el desarrollo de los usos residenciales.

OBJETIVO 4. DOTAR A LA FRANJA LITORAL DE UN MODELO DE ORDENACIÓN QUE RESUELVAN LAS TENSIONES ENTRE LOS DISTINTOS USOS.

El litoral de la Costa del Sol Oriental-Axarquía es un espacio en el que se entremezclan múltiples usos y donde el proceso de desarrollo residencial y de las actividades productivas de base urbana, en pleno crecimiento, está sustituyendo paulatinamente a los usos tradicionales agrícolas.

La tendencia a la transformación de la franja costera está originando una fuerte competencia entre, por una parte, los usos residenciales de primera residencia vinculados al normal crecimiento de la población, con la segunda residencia y usos turísticos y, por otra parte, entre estos usos de base urbana, a los que deben sumarse la malla de infraestructuras, centros comerciales y dotaciones diversas distribuidas de forma difusa en el territorio, con la agricultura de invernadero o la vinculada a los cultivos subtropicales.

Los procesos en desarrollo se han acelerado en los últimos años y las tendencias de crecimiento permiten augurar un incremento de las tensiones entre usos por el acceso y disfrute de los recursos, principalmente suelo y agua.

Se hace necesario establecer el modelo de ordenación de la franja litoral, modelo que más allá de las peculiaridades locales (municipales) ha de efectuarse de forma coherente a fin de evitar disfunciones derivadas de la división administrativa municipal del territorio.

El Plan debe ser el instrumento que desde una visión comarcal permita una ordenación coherente de las infraestructuras y dotaciones supramunicipales y facilite que los distintos planeamientos municipales converjan en un modelo de ordenación de la franja costera.

Asimismo, el Plan debe dar respuesta a la necesidad de incorporar elementos estructurantes al proceso de configuración progresiva de la ciudad litoral. Es preciso que el nuevo espacio cuente con zonas de centralidad y estructuras viarias, espacios libres, ejes viarios y equipamientos que lo organicen con una perspectiva supramunicipal.

OBJETIVO 5. MEJORAR LA FUNCIONALIDAD DEL ESPACIO PRODUCTIVO DE LA AGRICULTURA DE REGADÍO Y SU ORDENACIÓN Y PROPICIAR UN MAYOR AHORRO DE LOS RECURSOS HÍDRICOS.

La agricultura de regadío cuenta en la actualidad con las incertidumbres que se derivan de la falta de un conocimiento preciso de las disponibilidades de agua y de las previsiones de demanda futura del recurso y su distribución para los distintos usos.

En este escenario general debe señalarse que la principal actuación en el ámbito, el Plan Guaro, se encuentra desfasado, de manera que el modelo actual no responde a las previsiones, tanto en cuanto a superficie regada como por las transformaciones realizadas, que han desbordado el marco del Plan, y por la insuficiencia de las infraestructuras realizadas y escaso control del consumo de los recursos.

Por otra parte, el espacio de la agricultura debe redefinirse en relación con otros usos, a fin de evitar interferencias que supongan, por una parte, el mantenimiento de unos usos agrícolas en precario a la expectativa de su reconversión en usos urbano-turísticos como, por otra parte, evitar la presión sobre una agricultura pujante e innovadora que contribuye a la diversificación de las actividades productivas y al desarrollo socioeconómico del ámbito.

El Plan debe contribuir a definir una nueva estrategia de intervención en el marco de una redefinición del escenario futuro y previsión del balance hídrico del ámbito, así como a fijar criterios de ordenación y establecer recomendaciones para un nuevo ajuste y modelo de ordenación de los regadíos del Plan Guaro.

OBJETIVO 6. PROTEGER Y VALORIZAR LOS RECURSOS AMBIENTALES, PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES DEL ÁMBITO.

La Axarquía es un espacio con acusados valores ambientales, paisajísticos y culturales. La adaptación del hombre al medio físico, la sabia transformación del mismo acorde con las limitaciones que éste impone, se ha visto en buena medida truncada por nuevas intrusiones que transforman y uniformizan el paisaje sin consideración por sus valores más genuinos.

Los espacios naturales, relictos en un medio profundamente transformado, y los hitos paisajísticos se encuentran hoy amenazados por actuaciones que buscan aprovechar sus valores de posición para ser ocupados. Por otro lado, instalaciones en el medio rural como antenas, transformadores, tendidos eléctricos, balsas, depósitos, infraestructuras viarias, etc. se desarrollan sin consideración de las características paisajísticas que dan valor y hacen distinto este territorio.

Finalmente, la cultura tradicional, reflejada en sus artefactos (balates, paratas, acequias, aceñas, etc.) y edificaciones rurales, se ve paulatinamente sustituida por actuaciones poco sensibles con el medio, contribuyendo a banalizarlo.

El Plan ha de establecer las medidas necesarias que permitan acciones más respetuosas con las características de este territorio; evitar inserciones que dañen un paisaje muy humanizado pero sujeto a patrones de integración con el medio natural; y salvaguardar los espacios ambientales más valiosos y los hitos naturales que constituyen la memoria visual e histórica de La Axarquía.

El Plan reconoce, asimismo, el valor patrimonial de ramblas y barrancos y los elementos integrantes de la red de drenaje natural como componentes de la identidad territorial, especialmente aptos para la ubicación de espacios libres y elementos lineales de relación y biodiversidad.

OBJETIVO 7. REDUCIR LA CRECIENTE INCIDENCIA DE LOS RIESGOS NATURALES.

Por las características de su territorio La Axarquía es un espacio sometido a riesgos naturales de especial incidencia como la erosión y las inundaciones, a las que se unen los riesgos sísmológicos que afectan especialmente a esta zona peninsular.

Si respecto a los terremotos sólo cabe el cumplimiento de las normas de construcción sismorresistente dictadas para la consideración de la acción sísmica en los proyectos de edificaciones y obras con objeto de atenuar sus efectos a bienes y personas, respecto a los restantes riesgos el incremento de su incidencia es consecuencia de las acciones no respetuosas o desconocedoras de los efectos de actuaciones en el medio, que no evalúan su incidencia en situaciones excepcionales o poco habituales como fuertes lluvias o grandes temporales.

Entre estas actuaciones debe destacarse la inadecuada inserción de actuaciones urbanizadoras que desconocen la larga experiencia existente en La Axarquía sobre la integración de las actuaciones en el medio natural.

El Plan debe establecer las medidas necesarias y los criterios de buenas prácticas que permitan reducir o eliminar los riesgos y excluir las actuaciones urbanizadoras e infraestructurales en las áreas sujetas a riesgos naturales.

OBJETIVO 8. ORDENAR LAS INFRAESTRUCTURAS DEL CICLO DEL AGUA, ENERGÉTICAS Y DE TELECOMUNICACIONES Y ESTABLECER LAS MEDIDAS QUE ASEGUREN LA DEMANDA PREVISIBLE.

Las infraestructuras de abastecimiento presentan en La Axarquía una disposición laberíntica como consecuencia de su progresiva extensión para atender las demandas crecientes de las viviendas en el medio rural y las urbanizaciones dispersas, lo que ha dado lugar a un ineficiente y costoso servicio. Por otra parte, la depuración de los vertidos se encuentra en fase de solución en la franja litoral, pero buena parte de los núcleos del interior carecen de infraestructuras o éstas no son adecuadas.

En lo que respecta a las infraestructuras energéticas el desarrollo a demanda y la ausencia de planificación, ha dado lugar a un entramado desordenado de tendidos que inciden en el paisaje.

El Plan debe establecer los criterios y premisas básicas para satisfacer una demanda ordenada de los recursos hídricos y de suministro energético; asegurar la depuración de todos los vertidos; y establecer las determinaciones básicas que ordenen la localización de los tendidos, subestaciones transformadoras y antenas y minimicen su impacto paisajístico.

2. BASES Y ESTRATEGIAS DE LA ORDENACIÓN

La Costa del Sol Oriental-Axarquía es un territorio en el que se está produciendo una acusada transformación, cuyas características esenciales son las siguientes:

- Una progresiva articulación con la aglomeración metropolitana de Málaga. La mejora de las infraestructuras viarias ha contribuido a la expansión de los fenómenos metropolitanos, especialmente perceptibles en el incremento de la segunda residencia y en la movilidad.
- Un desarrollo muy potente de la segunda residencia, tanto en el interior como en la franja costera, consecuencia de la creciente valorización de los recursos territoriales existentes, de la mejora de la accesibilidad y de una decidida opción por la expansión del sector inmobiliario.
- La aparición de las primeras oleadas de compradores de viviendas de origen extranjero con planteamientos de uso de primera residencia.
- Un incipiente desarrollo del turismo, que cobra en los últimos años una mayor importancia, incrementándose los alojamientos y equipamientos turísticos, hasta hace bien poco reducidos al municipio de Nerja, donde el papel productivo del turismo es ya una realidad.
- Una reconversión de la actividad agrícola hacia el regadío, tanto de cultivo subtropicales como de invernadero, que ha modificado buena parte de la estructura territorial preexistente.
- Un progresivo abandono de las actividades agrícolas de secano y una situación de incertidumbre en este sector.

Como consecuencia de estas transformaciones se hace necesario una acción decidida para establecer un modelo de ordenación territorial que resuelva los conflictos de usos que, de manera cada vez más manifiesta, están teniendo lugar en este ámbito, y definir las reglas básicas que permitan el desarrollo ordenado de nuevas actividades en el territorio corrigiendo las disfunciones y desequilibrios existentes.

Esta acción de promoción del territorio ha de efectuarse reforzando los valores y protegiendo los recursos territoriales que son, a la postre, los

factores en los que se basa la dinámica de desarrollo de La Axarquía y el sustento básico de su evolución futura.

Las bases sobre las que se establece el Plan son las siguientes:

- El reforzamiento de la articulación e integración del ámbito con el resto del territorio costero, mediante la mejora de las infraestructuras y el sistema de transporte público de viajeros.
- El desarrollo ordenado de los usos litorales para el mejor desenvolvimiento de las actividades económicas.
- Una adecuada integración del desarrollo residencial del interior de La Axarquía en el medio físico-natural y en el respeto a los valores ambientales y paisajísticos existentes.
- El equilibrio territorial mediante la mejora de las potencialidades del interior de La Axarquía, y de la dotación de infraestructuras y equipamientos que contribuyan a su desarrollo.
- La protección de los valores naturales, ambientales, paisajísticos y culturales del ámbito y el uso ordenado de los recursos.

De acuerdo con estas bases, el Plan de Ordenación del Territorio se desarrolla con las siguientes estrategias:

1. El establecimiento de las afecciones y propuestas positivas de intervención que permitan articular el litoral de La Axarquía con la aglomeración urbana de Málaga y con el interior de la región y mejorar la funcionalidad de todo el eje costero.
2. La determinación de las medidas para la mejora de la articulación territorial del ámbito y la distribución de los equipamientos de carácter supramunicipal.
3. La fijación de criterios para el planeamiento urbanístico para ajustar las propuestas de desarrollo a la demanda efectiva.
4. La ordenación de los usos litorales, la protección de los espacios de mayor valor territorial y el establecimiento de las áreas de oportunidad para el desarrollo del turismo.

5. La identificación de áreas de oportunidad para la localización de actividades productivas, logísticas e industriales.
6. La determinación de los condicionantes de integración en el medio físico natural de los usos residenciales del interior de La Axarquía y las medidas para la implantación de los usos recreativos de interés territorial.
7. La protección de los elementos paisajísticos, ambientales y culturales referentes de La Axarquía y las condiciones para el desarrollo turístico rural y recreativo.
8. La asignación de los recursos hídricos a las distintas demandas de acuerdo con las prioridades de desarrollo territorial.
9. La determinación de los ámbitos básicos del ciclo del agua, definiendo los sistemas de gestión de abastecimiento y saneamiento.
10. La revisión de los contenidos del Plan Guaro para su adaptación a la realidad territorial actual.
11. La reducción de los riesgos naturales mediante medidas de protección y de control de los usos del territorio.
12. La adopción de medidas para la más correcta inserción paisajística de las infraestructuras e instalaciones en el territorio.

3. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN

3.1. LA ORDENACIÓN TERRITORIAL DEL DESARROLLO URBANO.

▪ Los elementos de contexto de la ordenación.

En los últimos años se ha asistido a un extraordinario crecimiento del desarrollo residencial en La Axarquía y se ha registrado una transformación histórica: la agricultura ha dejado de ser el soporte fundamental de la sociedad axárquica y ha sido sustituida por los servicios y la construcción. Este hecho es determinante en la configuración del modelo de ordenación territorial que se propone para los próximos años.

El explosivo crecimiento de la demanda de viviendas en este ámbito está fundamentado en cambios estructurales de gran calado en la organización del tiempo y en la movilidad, así como en el sistema de transportes. La disponibilidad generalizada de vehículos privados en la población española, la ejecución de la autovía y la gran conectividad con toda Europa, proporcionada por el nodo aeroportuario de Málaga, ha convertido a La Axarquía en un territorio mucho más accesible para las familias españolas y europeas. La decisión básica de la ordenación territorial es como orientar este nuevo papel de la comarca en el espacio de ocio europeo. El modelo de ordenación propugnado otorga la máxima atención a la demanda de residencia y ocio que concurre en el ámbito, para orientarla y canalizarla adecuadamente.

La Axarquía dispone de un clima benigno que se convierte en una gran fortaleza territorial; también la identidad y la singularidad de sus paisajes naturales y agrarios, así como su poblamiento, constituyen un apoyo importante para su definición territorial. Esta marcada y valiosa identidad comarcal tiene dos dimensiones territoriales de gran trascendencia: la competitividad del destino turístico y la cohesión social comarcal.

Para el destino turístico la disponibilidad de rasgos atractivos y singulares de su espacio y su paisaje constituye un gran apoyo para la competencia de los productos basados en este ámbito; pero la identidad comarcal no es exclusivamente un factor territorial rentabilizable en el mercado turístico, es preciso tener en cuenta que el sentimiento de pertenencia de la

población constituye un ingrediente básico en la cohesión social del territorio y que la mejora de la cohesión social forma parte de los objetivos de ordenación territorial y de mejora de la calidad de vida. El Plan se fundamenta, por tanto, en torno a estos dos factores territoriales, clima e identidad, que tienen una gran capacidad de generar beneficios y contribuir a la mejor estructuración del ámbito.

La situación actual y la evolución previsible del mercado turístico en Europa se caracteriza por la progresiva valoración positiva que hacen los consumidores de los bienes y servicios con atributos diferenciales. Los productos turísticos basados en la “experiencia” y en los ingredientes singulares del destino tienen una aceptación creciente. En este contexto La Axarquía debe obtener el mejor aprovechamiento de sus bondades climáticas y de la marcada identidad de su territorio.

Para obtener el máximo beneficio territorial y social de la dinámica urbanística de La Axarquía es preciso modular las tendencias propias del mercado, aprovechando la energía que proporciona la demanda con el fin de lograr los objetivos fijados en este Plan de Ordenación del Territorio. El modelo que se propugna pretende que, junto a un aprovechamiento ordenado de la oportunidad de crecimiento, se conserve y se incremente el capital del territorio, tanto el de carácter natural, como el cultural e identitario.

Para materializar las opciones que se ofrecen es preciso realizar una identificación de las áreas de oportunidad donde concurren los factores de emplazamiento para potenciar las actividades productivas. En La Axarquía los emplazamientos de mayor capacidad de generar empleo y riqueza se sitúan en la franja costera: especialmente en la comprendida entre la autovía y la zona marítimo-terrestre.

Sin embargo, en el territorio de La Axarquía se registran actualmente dos grandes debilidades: la baja generación de empleo de las actividades no basadas en la construcción y la estacionalidad de la actividad. La preponderancia del alojamiento en segunda residencia genera una situación territorial desequilibrada, con una fuerte concentración de la actividad en unos pocos días del año y una fuerte demanda de infraestructuras y servicios que no se corresponde con el relativamente bajo nivel de rentabili-

dad económica y social que proporciona la actividad de servicios puramente vacacionales.

La ciudad turística vacía es la figura característica durante la mayor parte del año, en contraste con la ciudad desbordada y estresada durante las fechas vacacionales. Esta debilidad de la actividad económica sobrecarga el interés que pueda tener una parte de la sociedad en la construcción y en los procesos de transformación de capital territorial hacia el uso residencial. Ante la ausencia de un tejido productivo con empleo estable y de calidad, la construcción se convierte en una solución asequible y casi inevitable para dar respuesta a las necesidades de ocupación de la población.

Todos los indicadores apuntan al buen momento que está viviendo el mercado de la segunda residencia. La situación económica general en España y en Europa, junto con los bajos tipos de interés, están canalizando el ahorro hacia este tipo de inversión familiar en capas relativamente extensas de la población. Por tanto, es preciso contar con un escenario de presión al alza en la definición de operaciones urbanísticas que generen producto inmobiliario orientado a estos mercados.

Junto a esta demanda, ha emergido en los últimos años un fenómeno de una importancia decisiva para la evolución territorial de La Axarquía futura: la masiva afluencia de nuevos residentes procedentes del norte de la Península y del centro y norte de Europa, atraídos por el clima y las condiciones de vida. Este contingente, que denominamos *inmigrantes climáticos*, no se conoce suficientemente, ni es posible determinar la dimensión de su demanda, si bien existen indicios razonables para pensar que el volumen puede exceder todos los segmentos de demanda residencial conocidos hasta la fecha en este territorio. En todo caso, parece deducirse de las prospecciones realizadas en el marco de este Plan que se trata de una población de edad media elevada, inactivos o próximos a la jubilación en su mayor parte, con una presencia física en sus viviendas cifrable en unos diez meses y con hábitos de consumo y de conducta respecto a los servicios públicos y el territorio, específicos y no asimilables al resto de la población residente en La Axarquía.



En el escenario futuro el crecimiento residencial va a protagonizar el panorama y condiciona cualquier otra variable territorial. Para los próximos años se prevén cinco grandes componentes de demanda residencial:

- El crecimiento vegetativo de la población residente.
- Los traslados de residentes de la aglomeración urbana de Málaga a La Axarquía, conservando el empleo en el ámbito de origen.
- La población inmigrante que acude al ámbito en busca de empleo. En su mayor parte esta población será de origen extranjero (Magreb y países del Este).
- La demanda de viviendas de segunda residencia, nacional y extranjera.
- La demanda de los inmigrantes climáticos.

En términos de demanda de viviendas, el Plan estima que en los próximos diez años el crecimiento vegetativo de la población axárquica precisará de unas 7.000 nuevas viviendas y que la satisfacción de las necesidades de este contingente de población debe constituir una prioridad ineludible del Plan. Especialmente la demanda generada por una población que sólo puede acceder a la vivienda de protección oficial, para la cual se evalúan unas necesidades entre 3.500 y 5.000 viviendas para los próximos diez años, incluyendo aquí las necesidades de vivienda protegida derivadas de la atención a los trabajadores inmigrantes y sus familias. La consideración de los municipios del litoral como municipios de relevancia territorial proporciona recursos urbanísticos y de gestión de suelo suficientes para una política pública de vivienda con estos fines.

La estimación de la dimensión de la demanda de los nuevos residentes en el ámbito procedentes de la aglomeración urbana de Málaga es más compleja y mucho más sometida a incertidumbres; en todo caso, es un contingente de demanda al que hay que otorgar atención especial en la ordenación territorial. Estos nuevos residentes se orientan tanto a la reconversión de segunda vivienda en vivienda principal como a la adquisición y alquiler de nuevas viviendas. El nivel mínimo estimable de nuevas viviendas en un horizonte de diez años para este contingente puede cifrarse en unas 3.000.

Para las demandas de segunda residencia no es pertinente la estimación de cantidad alguna de viviendas, ya que en términos de universo de referencia, al considerar el balance entre la demanda española y la demanda europea, por un lado, y la capacidad de acogida de La Axarquía, el nivel de la demanda puede considerarse ilimitado o de un nivel muy superior, en todo caso no comparable, con el de la oferta de la comarca. Este mismo razonamiento, pero aún en mayor medida, puede aplicarse a la demanda de los inmigrantes climáticos, la cual está aflorando en estos años y sobre la que pueden trazarse la hipótesis de un crecimiento muy elevado. Por otra parte, es preciso recordar que propietarios de segunda residencia, con frecuencia, acaban trasladando su residencia principal a La Axarquía, regularicen o no su situación de residentes en el Padrón de Habitantes.

En el momento presente la oferta de suelo urbanizable se concentra en la franja costera. En el conjunto de los cuatro municipios litorales se contabilizan, antes de la aprobación de este Plan, unos veinte millones de m² de superficie clasificada de suelo urbanizable residencial, con capacidad para unas 50.000 nuevas viviendas, más del 80% en esta franja.

Ante esta valoración de las perspectivas y la capacidad restante, este Plan se formula contando con que existe suficiente demanda en los mercados nacionales y europeos de segunda residencia y de inmigrantes climáticos para agotar en el futuro toda la oferta de suelo urbanizable en La Axarquía, tanto la actual pendiente de desarrollo, como la que se pudiera habilitar de acuerdo con los planes en revisión. Ahora bien, esta oportunidad puede ser también una amenaza para el futuro inmediato de este territorio y es preciso analizar cuidadosamente que es lo que resulta más conveniente para el ordenamiento territorial y la calidad de vida en esta comarca.

El principal problema que presenta el crecimiento residencial protagonizado por la demanda de segunda residencia y la de los inmigrantes climáticos es la naturaleza y dimensión de los costes territoriales. Entre estos costes hay que contabilizar los de tipo ambiental, los culturales, los sociales, los urbanísticos y los económicos.

En cuanto a los primeros es necesario establecer unas limitaciones a la expansión urbanizadora en aquellas zonas que reúnen valores naturales especiales. Además se han de fijar unas condiciones para las urbanizaciones en zonas de pendientes medias y elevadas que garanticen la corrección de impactos sobre el medio natural y los recursos naturales y que se implanten mediante fórmulas que integren las infraestructuras en las condiciones físicas y territoriales de esta comarca.

La disponibilidad de agua y los efectos acumulativos de la ocupación del suelo configuran el escenario de limitación para el crecimiento en las condiciones de ordenación que contempla este Plan. El Plan plantea que una parte de las dotaciones de agua reguladas para la agricultura que no es posible aplicar por falta de viabilidad e iniciativas, se reasigne a otros usos. En ningún caso se acepta que se puedan implantar campos de golf que desequilibren el sistema natural del ciclo del agua. Por ello, los nuevos campos deberán ser regados con aguas urbanas usadas reutilizadas o bien con dotaciones para riego agrícola que sean susceptibles de cambiar de uso.

En relación con los costes culturales, se han de adoptar medidas para garantizar la conservación de lugares y conjuntos de especial interés, de los hitos paisajísticos y de formas y elementos constructivos que han dado lugar a la singularidad de su paisaje e identidad al territorio axárquico.

El tercer componente de coste, el de carácter social, adquiere una importancia singular en el contexto económico andaluz. La consolidación de las expectativas de crecimiento residencial basado en segunda residencia e inmigrantes climáticos viene asociada a la configuración de una ciudad "sin empleo". Este tipo de desarrollo urbano, donde la proporción entre residentes y empleos es muy baja, se produce también en los entornos metropolitanos, generando fenómenos conocidos como ciudades dormitorio. La modalidad de ciudad sin empleo que se prevé en este ámbito no es aceptable, ya que además de tener poco empleo tiene poca población ocupada, es decir, entre los residentes hay una gran proporción de inactivos.

En la actualidad, con unos 130.000 habitantes se contabilizan en torno a 36.000 empleos fijos. La dinámica muestra un crecimiento de empleo

estacional en agricultura y, especialmente, en servicios en verano. Si la proporción de empleo por habitante fuera igual a la media andaluza a La Axarquía le correspondería una cifra de unos 44.000 empleos. Para el crecimiento previsto en el planeamiento vigente la cifra de empleos que reproduciría la media andaluza sería de unos 60.000. De estas cifras se desprende un notable déficit de empleo en relación con el potencial teórico del litoral andaluz. Estamos ante un escenario tendencial que dibuja la progresiva consolidación de este modelo de ciudad.

En cuanto a los costes urbanísticos y económicos, la ciudad de la segunda residencia genera unos intensos desequilibrios en dotaciones de equipamientos y servicios públicos, ya que la composición de la población es diferente a la que cubren los estándares dotacionales, y las presiones sobre servicios públicos locales en temporada son difícilmente soportables por las precarias haciendas municipales.

La dedicación del valioso capital territorial a los usos residenciales presenta además un balance económico a medio y largo plazo escasamente rentable desde el punto de vista de los intereses generales. La generación de renta por unidad de techo edificado es mucho menor que la superficie dedicada a edificaciones turístico-empresariales de alojamiento o servicios de ocio. Esta comparación desfavorable se acentúa con una tendencia observada en la provincia de Málaga, donde el gasto medio diario en destino por turista es el más bajo de Andalucía y continúa descendiendo, todo ello a partir del crecimiento explosivo de la promoción residencial en la costa.

Por estos motivos, en el modelo de ordenación territorial de este Plan se considera que las tendencias desfavorables de la ciudad de la segunda residencia deben ser corregidas con un tratamiento de protección a las áreas de especial interés para la localización de establecimientos turísticos y comerciales, como ya sucede con las calificaciones de suelo para uso industrial o de logística urbana. Esta protección se concreta en el señalamiento de áreas de oportunidad en la franja costera cuyos usos, en el caso de ser clasificadas como suelo urbanizable, deben estar vinculados a la estrategia básica de creación de empleo y configuración de un espacio productivo y territorialmente equilibrado. El crecimiento en turis-

mo empresarial, puede ser lento pero tiene un carácter esencial en la estrategia de desarrollo sostenible de este Plan.

En los municipios interiores de La Axarquía la situación y perspectivas de evolución son muy diferentes. En esta parte del ámbito es preciso fomentar la implantación de establecimientos turísticos en el medio rural e instalaciones recreativas de interés territorial y aprovechar la demanda residencial para generar tejido productivo asociado a la misma en el medio rural.

Las previsiones para la creación de empleo en los grandes sectores obtenidas del análisis tendencial y de las consecuencias de las medidas descritas son:

- En agricultura puede bajar el número de empleos aplicados directamente a la producción, tanto por reducción de las superficies como por la mejora de los procesos, y puede incrementarse el empleo en actividades conexas de manipulación, comercialización y servicios a la agricultura.
- En industria no se prevé un crecimiento importante del volumen de empleo, aunque pueden crecer actividades auxiliares de la construcción, talleres en general y subsectores conexas con la agricultura.
- La participación de la construcción en la ocupación de la población trabajadora debe ir reduciendo su importancia, a medida que se crea empleo en los servicios y en actividades conexas con la agricultura o la logística.
- El sector que debe protagonizar el gran aporte de empleo es el de los servicios. Especialmente en las actividades relacionadas con el ocio, el alojamiento y el comercio. En los municipios del interior se prevé un crecimiento de la actividad que combine los empleos de servicios a nuevos residentes con la actividad empresarial turística.

▪ **Las propuestas para el desarrollo urbano.**

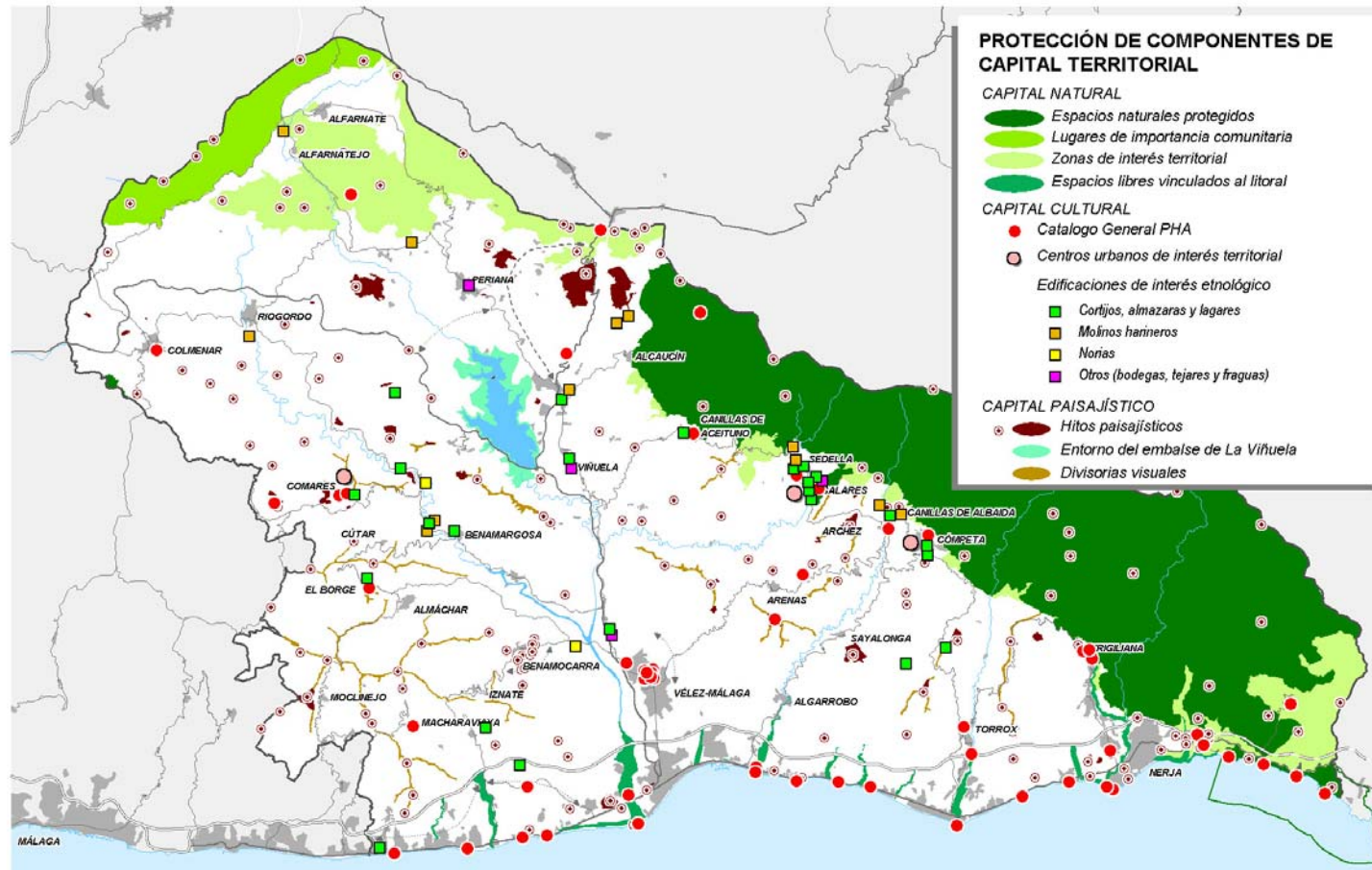
De acuerdo con lo anterior, el desarrollo urbano del ámbito ha de efectuarse en el marco de un orden territorial definido por las siguientes propuestas.

a) Protección de componentes del capital público: natural, paisajístico y cultural.

Se establecen las siguientes delimitaciones de zonas a proteger:

- Las zonas con capital natural, las ya reconocidas por la legislación ambiental y otras que reúnan valores locales propios que deban ser objeto de protección. Se incorporan en este grupo de zonas la parte correspondiente de los tres espacios naturales ya declarados que afectan al ámbito: Parque Natural de las Sierras de Tejeda, Almijara y Alhama, Parque Natural de Montes de Málaga y Paraje Natural de Marro-Cerro Gordo, las Propuestas de Lugares de Interés Comunitario y otras zonas colindantes con características naturales similares a las anteriores, que se incluyen como Zonas a proteger por su interés territorial.

Estas zonas, se corresponden, fundamentalmente, con las sierras de Alfarnate y Alfarnatejo, al norte del ámbito, y con la práctica totalidad del espacio situado entre el Parque Natural y la costa, al sureste del mismo. Se incluyen en este espacio los suelos del "Barranco de la Coladilla", clasificados en el Plan General de Nerja como urbanizables no programados, ya que sus valores naturales y culturales, su inclusión, en parte, en la Zona de Protección integral del BIC Cueva de Nerja, y la vinculación del conjunto del Barranco y su entorno con el sistema kárstico de la Cueva, aconsejan su preservación de la urbanización y su integración en el Parque Natural.



se ha producido una ocupación casi continua del frente litoral que impide la percepción de este espacio como ámbito natural de contacto entre la tierra y el mar, con indudables atractivos paisajísticos y recreativos. Para mejorar esta percepción se identifican tramos coincidentes con las desembocaduras de los ríos De la Ermita, Iberos, Vélez, Seco(I), Algarrobo, Lagos, Güi, Manzano, Torrox, Seco (II), Chillar y La Coladilla, los cuales deben quedar exentos de ocupación edificada no ligada a los usos de espacio libre accesible al uso público. La intervención estará orientada a configurar una red de espacios que refuerce el uso público del litoral, ligándolo a los

- Las zonas, hitos y lugares de valor paisajístico, de especial significación en la identidad comarcal, red de lugares elevados y miradores. En esta red de hitos y espacios de especial significación se identifican tramos de paisaje litoral (acantilados, escarpes y playas), los hitos paisajísticos y panorámicos (mesas, cerros, peñones, etc.), y el entorno de elementos patrimoniales y culturales con impronta en el paisaje (torres vigías, etc).
- Los tramos de costa libres que se establecen como reservas para esparcir y garantizar la percepción de espacio libre. En la franja costera

cauces de los principales ríos, y estableciendo adecuaciones compatibles con sus funciones básicas de cauce de evacuación de caudales, de elemento de referencia en la identidad territorial del ámbito y elemento singular lineal de conservación de la biodiversidad. Entre ello se destacan los de los ríos Vélez, Algarrobo, Torrox y Chillar.

- Los bienes recogidos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, así como otros recursos culturales de interés territorial tales como los centros urbanos de Comares, Cómpeeta y Sedella y las construcciones y edificaciones de interés etnológico identificadas por el

Plan (antiguos cortijos, eras, molinos de agua, de aceite, almazaras, lagares, fábricas de azúcar, de miel, acequias, acueductos, etc.) que se protegen cautelarmente hasta su definitiva protección específica e incorporación en los catálogos, de los instrumentos de planeamiento general.

b) Prevención y defensa del dominio público.

▪ Prevención de zonas inundables.

En el Plan se establece cautelarmente la protección de los terrenos inundables al objeto de evitar situaciones de riesgo de graves consecuencias para la población y sus bienes. En estos ámbitos sólo se permiten los usos agrícolas no intensivos, forestales y naturalísticos.

El inventario de zonas inundables de la red hidrológica principal y de los arroyos con mayor riesgo derivado de las inundaciones se identifican en este Plan con el doble objeto de: a) señalar las principales zonas de riesgo de inundación del ámbito, b) definir la red hidrográfica prioritaria para la delimitación de zonas inundables.

La protección cautelar permanecerá hasta que se proceda a la delimitación de zona inundable por la administración sectorial competente, que establezca definitivamente sus límites precisos. Ello supondrá el ajuste del Plan sin necesidad de su modificación.



▪ La Red de vías pecuarias.

La red de vías pecuarias constituye un dominio público de interés territorial susceptible de asumir diversos usos según las circunstancias particulares de cada tramo. Entre estos usos se considerarán prioritarios, desde el punto de vista territorial, los relacionados con el uso recreativo de itinerarios en ámbitos serranos intermedios.

Las vías pecuarias que transcurran por suelos clasificados como urbanos o urbanizables por los instrumentos de planeamiento general podrán desafectarse de acuerdo con la legislación sectorial.

- *La zona marítimo-terrestre.*

Con objeto de proteger el dominio público marítimo-terrestre y los componentes de interés estratégico allí localizados se establecen medidas de protección de las zonas de influencia de la dinámica costera en el delta el río Vélez y los acantilados de Nerja-Maró.

Asimismo, todo el litoral se define como zona de protección de las costas y playas donde no se pondrán implantar infraestructuras portuarias o de cualquier otro tipo que alteren la dinámica costera y que supongan un riesgo para el mantenimiento de las playas del ámbito, excepto en el tramo de costa comprendida entre Torrox y Nerja, que presenta el espacio litoral con menor nivel de erosión costera. En esta última zona se podrán realizar infraestructuras siempre que los promotores de las mismas asuman el compromiso y las garantías para reponer y mantener los elementos frágiles y alterables del dominio público, tales como playas o formaciones naturales en el medio terrestre y marino.

c) **Cualificación del crecimiento residencial.**

El crecimiento del poblamiento en el conjunto de La Axarquía constituye la transformación territorial reciente, presente y futura de mayor trascendencia y repercusión en la ordenación del ámbito. En la franja costera, la superposición de los espacios urbanos y urbanizables clasificados por el planeamiento vigente, junto con las zonas de espacios libres y de esponjamiento costero reconocidas y las áreas de oportunidad turística que se identifican en este Plan, determina una situación donde queda poco margen para las urbanizaciones residenciales de tipología similar a la de la etapa anterior, cerradas en si mismas y poco adecuadas para la función residencial permanente o semipermanente.

El criterio de este Plan es establecer condiciones para el crecimiento residencial que integre territorialmente las urbanizaciones, para la corrección de efectos indeseados y la internalización de los costes territoriales, que integre en el paisaje axárquico estos crecimientos y que oriente parte de estas operaciones de promoción residencial hacia fórmulas de hábitat compacto congruente con la tradición constructiva y poblacional de La Axarquía.



ILUSTRACIÓN MODELO DE URBANIZACIÓN SEGUNDA RESIDENCIA Y USO TURÍSTICO NO COLINDANTE A NÚCLEO DE POBLACIÓN

El valor paisajístico de La Axarquía radica en la agricultura tradicional del interior y en el poblamiento en núcleos compactos bien emplazados en una topografía anfractuosa. El aprovechamiento agrario tradicional aporta ejemplos vigentes de sostenibilidad y excelencia paisajística, de ligazón entorno-pobladores, y un modelo envidiable de buenas prácticas agrarias y de correcta gestión territorial. Descansa pues, sobre un espacio muy manejado, humanizado y salpicado por un nutrido conjunto de pequeños núcleos urbanos dotados de personalidad y atractivo en su emplazamiento, trama urbana y caserío. También cuenta con varias identidades paisajísticas que cualifican y diversifican su territorio.

Este Plan contempla medidas para asegurar que el crecimiento residencial que se registra en la actualidad, y el del próximo futuro, sea compatible con el mantenimiento de condiciones de identidad y calidad paisajística, que constituyen un patrimonio colectivo del mayor interés territorial. Al tiempo, se pretende que el crecimiento residencial contemporáneo incorpore el aprendizaje histórico de la implantación humana en el medio, con las necesarias adaptaciones y modernizaciones de la técnica urbanizadora y constructiva.

La prioridad en las operaciones de promoción residencial en el interior será el encaje de las nuevas urbanizaciones en el poblamiento tradicional mediante la extensión y normal crecimiento de los núcleos urbanos, en fórmulas de vivienda compacta, y con viario urbano que se articule con el existente. Los nuevos crecimientos deberán seguir las líneas de estructura urbana y adoptar volúmenes y tratamientos de materiales y acabados que se integren en el conjunto edificado tradicional.

Conscientes de la demanda respecto a la vivienda vacacional y el uso turístico este Plan plantea la posibilidad, de acuerdo con lo previsto en el artículo 9, apartado A), d) de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía, de estos usos no colindantes a los suelos urbanos o urbanizables existentes a la aprobación de este Plan.

Para este suelo urbanizable no colindante se establecen limitaciones relativas a la pendiente y condiciones de edificabilidad máxima.



ILUSTRACIÓN MODELO DE URBANIZACIÓN COMPACTA

En cuanto a la vivienda dispersa ya existente en el medio rural, que ha proliferado extraordinariamente en el último quinquenio, el Plan requiere que los instrumentos de planeamiento general actúen e identifiquen los ámbitos en que su presencia sea notoria, y propicia que sean éstos planes los que establezcan las determinaciones más adecuadas, bien para resolver los déficits generados por estas viviendas y para su más correcta integración territorial, ambiental y paisajística o, en su caso, para dejarlas fuera de ordenación.

Las condiciones concretas para el desarrollo urbano residencial son:

- Densidad de edificación similar a la media de los suelos urbanos consolidados en las cabeceras municipales y algunos núcleos secundarios de especial relevancia por su tamaño y características urbanísticas y territoriales.
- La adopción de otros parámetros constructivos similares al del poblamiento preexistente.
- La integración de los nuevos crecimientos en la estructura territorial, reconociendo los elementos topográficos, naturales y culturales existentes.

Las condiciones concretas para la segunda residencia y uso turístico son:

1. En suelos urbanizables colindantes a los suelos urbanos o urbanizables existentes:
 - Reservar al menos el 40% del techo edificable para usos no residenciales.
 - La recomendación de una edificabilidad bruta similar a la de los suelos urbanos consolidados más próximos y como máximo de 0,3 m²t/m²s.
2. En suelos urbanizables no colindantes a suelos urbanos o urbanizables existentes.

- La posibilidad de clasificar suelos urbanizables siempre que la edificabilidad bruta no sea superior a 0,10 m²t/m²s.
- Los terrenos con pendientes medias superiores al 50% no podrán ser clasificados como urbanizables. Aquellos terrenos con pendientes entre el 35% y el 50% si podrán formar parte del sector, pero no podrán ser edificados.

Los instrumentos de planeamiento deberán justificar en la planificación y diseño de las actuaciones urbanísticas la resolución de las siguientes cuestiones:

- La ordenación de los sectores afectados por los hitos y divisorias visuales definidos en el Plano de Ordenación deberá respetar dichas divisorias y zonas elevadas de coronación de montes y collados.
- Se preverá la conexión de la urbanización a los sistemas generales viarios, de abastecimiento de aguas, de electricidad y de telecomunicaciones con cargo al propio desarrollo. Asimismo se deberá justificar que la utilización de infraestructuras preexistentes no altera su funcionalidad ni nivel de servicio, debiendo en caso contrario diseñar y ejecutar las medidas necesarias para corregir estos efectos sobre las infraestructuras y servicios preexistentes.
- El control del drenaje en todas las superficies alteradas en el interior: taludes, cubiertas, viarios, etc.
- La conservación de suelos en taludes de tierra y zonas de entrega de las pluviales al medio natural.
- La disposición de suelos no alterados con el objeto de definir el sistema de prevención de daños y riesgos o de amortiguación de efectos. Entre sus fines se destacan los de naturalizar y cualificar la urbanización y amortiguar la intensidad y peligrosidad de las dinámicas físicas en las laderas.
- La adaptación del sistema hídrico natural a las nuevas necesidades de drenaje.
- La corrección de efectos sobre bienes, propiedades e infraestructuras viarias.

- Medidas de restauración paisajística.
- Las explanaciones para las edificaciones residenciales en ladera no podrán superar los 250 m², de manera que aquellas en las que el planeamiento urbanístico permita superar esta superficie en planta deberán adaptar dos o más rasantes alimétricas.

3.2. LA ARTICULACIÓN INTERNA DEL ÁMBITO Y SU INTEGRACIÓN CON EL EXTERIOR.

▪ Las conexiones del ámbito con el exterior.

La Axarquía ha mejorado sustancialmente la articulación del ámbito con el exterior, esencialmente con la construcción de la Autovía del Mediterráneo (A7), que aumenta la integración de todo el eje costero litoral de la Costa del Sol, la articulación con la costa granadina y la accesibilidad a Málaga y al aeropuerto.

Esta mejora de la accesibilidad en relación Este-Oeste, permite una adecuada articulación en los tráficos de medio y largo recorrido, que se segregan de los tráficos de corto recorrido en la franja litoral, pero a largo plazo es previsible la existencia de disfuncionalidades derivadas del incremento de la movilidad, ya sea como consecuencia del progresivo desarrollo de las relaciones funcionales en el corredor costero, como consecuencia de la creciente extensión de la influencia de la aglomeración urbana de Málaga, como del aumento poblacional en La Axarquía de acuerdo con las actuales tendencias residenciales.

La demanda de transporte en el corredor costero (Autovía A7 y N-340) se soporta esencialmente sobre el vehículo privado, y como indica el "Estudio informativo del Corredor Ferroviario de la Costa del Sol. Tramo Nerja-Málaga", realizado en 2002 por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, esta demanda de movilidad que se satisface mediante el uso de vehículo privado supone en la actualidad el 89% de los 23,5 millones de viajes anuales generados en el eje costero.

Ante las previsiones de demanda, que auguran ya para el 2007 un incremento hasta los 39 millones de viajeros, con una media de un 10,6%

de crecimiento medio anual, se hace necesario adoptar medidas para hacer frente a este progresivo incremento de la movilidad y a sus cambios en la estructura origen-destino.

Estas medidas deben desarrollarse esencialmente en relación con la potenciación del transporte público de viajeros, a fin de incrementar el uso de este modo en relación con el transporte privado, mejorando su competitividad.

El traslado de viajes desde el vehículo privado al transporte público permite optimizar las infraestructuras de transporte, dar respuesta a los grandes flujos concentrados residencia-trabajo y reducir el consumo energético. La búsqueda de soluciones de incremento de oferta de viario, en condiciones adecuadas de capacidad y tiempos de recorrido para los principales flujos de demanda en vehículo privado se revela como inviable. No es posible duplicar la oferta de autovía a lo largo del litoral para dar respuesta a las citadas previsiones de demanda.

La alternativa la constituye el transporte ferroviario que enlace Nerja con Málaga. No obstante, el horizonte temporal de idoneidad y ejecución de esta conexión ferroviaria es amplio, debido a lo cual se prevé una situación intermedia o transitoria durante la cual la estructura de la movilidad es de diferente tipología a la específica del transporte ferroviario y que debe ser atendida mediante sistemas de transporte público más versátiles y adaptados a las condiciones del medio urbano.

En esta etapa intermedia se prevé un funcionamiento basado en conexiones lineales litorales que comuniquen con un intercambiador en Málaga o bien Rincón de la Victoria, cuando disponga de conexión en sistema público de altas prestaciones (metro o corredor ferroviario). En este sentido, se establece la conexión de líneas de transporte público apoyadas en las conexiones viarias intermedias del litoral que, en caso de flujos intensos, dispongan de capacidad física en su diseño para plataformas reservadas o espacio para incorporar alguna modalidad de tranvía o metro ligero.

Por lo que respecta a las restantes relaciones viarias del ámbito con el exterior, La Axarquía cuenta con dos ejes viarios en forma de Y griega (A-

402 y A-356) que se sitúan en el espacio central de este territorio. La A-402 y su prolongación por la A-356, antiguo camino de conexión de Málaga con Granada, sigue siendo hoy el colector principal que conecta el ámbito con la provincia de Granada por el interior; por otra parte, el viario A-356 conforma un arco de red que conecta el ámbito con el resto de la provincia de Málaga por el norte.

Estos dos ejes tienen un gran potencial para convertirse en alternativas reales de penetración a La Axarquía y mejorar de este modo la articulación del ámbito con el resto de Andalucía y el interior peninsular. Así, la

mejora de la conexión de la A-402 con la autovía A-92 supone una alternativa de articulación con la zona oriental de la región (Granada y Jaén), en tanto que la A-356 supone una alternativa de penetración al ámbito desde el Oeste (Córdoba y Sevilla). Ambas requieren la mejora de sus características geométricas para incrementar su capacidad y sus velocidades específicas en algunos tramos y en el caso de la A-402 incluso nuevo trazado en buena parte de su recorrido. La mejora de la A-356 está relacionada, además, con la configuración de un eje trasero de conexión litoral para las relaciones de medio y largo recorrido, descargando a la autovía del litoral de parte de su elevada demanda de tráfico.

▪ **Las conexiones viarias y de transportes internas del ámbito.**

En lo que respecta a la red de comunicaciones del interior de La Axarquía, ésta se conforma por un complejo conjunto de carreteras y caminos que relacionan entre sí los numerosos núcleos y diseminados de población existentes y entre éstos y los espacios productivos agrarios.

Esta red solventa en buena medida las necesidades de movilidad existentes pero presenta disfuncionalidades, por una parte, por sus características geométricas, propias de los viarios de montaña, con poca anchura de calzada y bajos radios de

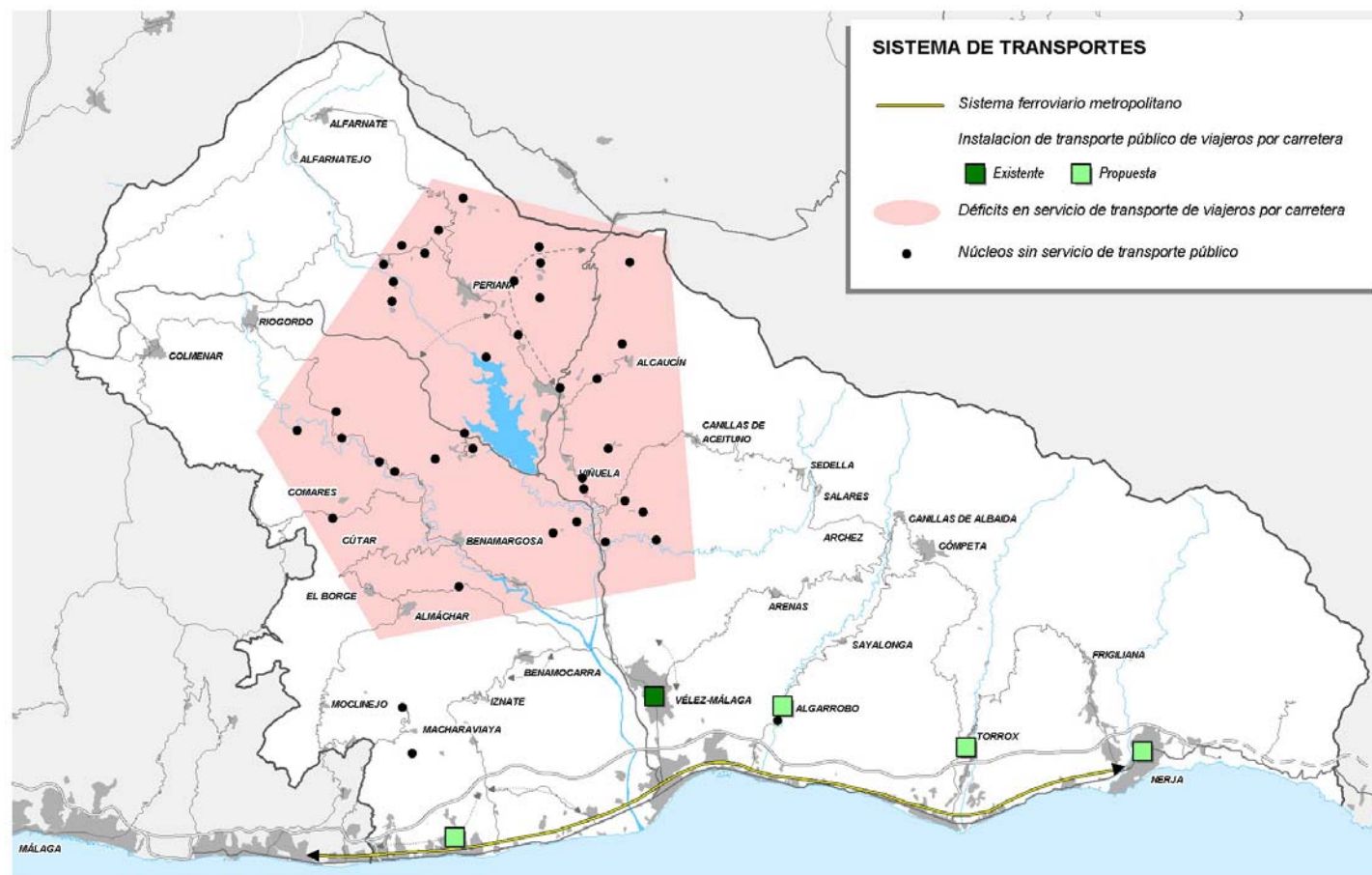


curvatura, por la carencia de arcenes y, por otra parte, por los problemas de travesías a su paso por determinados núcleos urbanos.

A ello se unen las deficiencias de mantenimiento que da lugar al mal estado del firme en muchos tramos de la red, y deficiencias constructivas, como las carencias de elementos de drenaje y de protección de laderas que provocan, en períodos de lluvia, problemas de inundaciones y desprendimientos. Además, el desarrollo de actuaciones no controladas de apertura de carriles de acceso desde las carreteras a edificaciones dispersas genera problemas adicionales de erosión y deslizamientos que inciden en la red viaria y situaciones de peligrosidad en las intersecciones.

Todo ello contribuye a proporcionar unas velocidades específicas de la red muy bajas que reducen la accesibilidad general del ámbito. Por estos motivos el Plan plantea la conformación de nuevos arcos de red, en el interior y en el litoral, la mejora de la funcionalidad de un conjunto de itinerarios y la realización de una planificación integral de la red que específicamente aborde la ordenación viaria de acuerdo con el modelo territorial del POT.

En lo que se refiere al eje litoral de la N-340, una vez producida la segregación de tráfico con la Autovía del Mediterráneo, su transformación paulatina en un viario urbano que sirve a los tráfico de corto recorrido



ha mejorado sustancialmente su funcionalidad. Actualmente este eje viario soporta la interconexión de todas las urbanizaciones costeras para el desarrollo de sus relaciones funcionales, debido a su disposición en fondo de saco. Las previsiones de crecimiento residencial y turístico en torno a la carretera, siguiendo este mismo esquema de ordenación, hace prever que a medio plazo se produzca la saturación del mismo por sobrecarga.

Ello obliga a considerar soluciones en red que posibiliten el mayor número de itinerarios alternativos para la distribución de los tráfico de corto recorrido que reduzcan, en la medida de lo posible, la utilización de la

N-340 como único colector viario de conexión interna. Por ello, el Plan plantea, por un lado, la mejora de la articulación mediante una vía intermedia entre Torre del Mar y Nerja cuyo trazado y características se determinen mediante un estudio informativo de carreteras y la coordinación de los municipios vía planeamiento y, por otro, la mejora de la accesibilidad litoral a algunos de los nudos de la autovía. Todo ello debe contribuir a dotar de una mayor complejidad a la malla viaria costera y permitir recuperar el espacio de la antigua N-340 para funciones territoriales superiores.

En lo que respecta al sistema de transporte público de viajeros por carretera en el interior, existen insuficiencias en la prestación de servicios, permaneciendo una elevada población sin acceso a este medio de transporte debido a que la dispersión del sistema de asentamientos hace poco rentable a las empresas concesionarias la dotación de servicios a los núcleos de pequeña dimensión y áreas diseminadas por lo que se hace necesario estudiar en profundidad los medios no convencionales necesarios para dotar de transporte público a la población que habita en estas áreas de población dispersa.

Por otro lado, el ámbito carece de dotaciones adecuadas de acceso al transporte público de viajeros, de modo que sólo el municipio de Vélez Málaga cuenta con un apeadero/estación, careciendo los restantes núcleos litorales de estas instalaciones.

De acuerdo con lo explicitado, el Plan establece los criterios para la mejora de la funcionalidad de la red viaria, definiendo el esquema viario de articulación interna así como los nuevos viarios necesarios para la compleción de la red y la mejora de itinerarios y define las condiciones básicas que deben establecerse para la mejora de trazados y adecuaciones de la red a las condiciones del terreno.

Por último, establece las determinaciones para posibilitar el acceso al transporte público de los núcleos de población y diseminados sin este servicio y para la ejecución de nuevas estaciones/apeaderos.

▪ **La distribución territorial de los equipamientos y servicios públicos.**

Los servicios públicos generan unas áreas de influencia que es consecuencia de la población que se vincula a dicho servicio bien por proximidad o por adscripción administrativa.

Esta área de influencia es normalmente dependiente de un umbral mínimo de población para la eficacia técnica del servicio, de manera que estas áreas serán, a igual densidad de población, tanto más extensas cuanto superiores sean los umbrales mínimos de población requeridas. Por tanto, los núcleos que contienen estas funciones públicas adquieren una centralidad territorial respecto a tales dotaciones y su ámbito de influencia será mayor cuanto más especializadas o de mayor nivel jerárquico sean las dotaciones públicas que acogen.

De esta manera, la localización de las dotaciones públicas, al igual que los servicios privados, cooperan a dotar de centralidad a los núcleos que las poseen y su distribución contribuye a conformar la organización del sistema urbano.

En el ámbito del Plan se encuentran todas las dotaciones públicas de nivel superior y de carácter supramunicipal que habitualmente prestan las administraciones públicas (Juzgados, Registro de la Propiedad, Hospital, etc.), siendo los núcleos de Torrox, Nerja y especialmente Vélez-Málaga los prestadores de estas funciones públicas.

Junto a estas dotaciones de frecuentación esporádica se encuentran otras dotaciones de nivel intermedio, de frecuentación más cotidiana, como los centros de enseñanza secundaria, centros de sanitarios de atención primaria, servicios sociales comunitarios etc. que se encuentran más distribuidos en el territorio, en tanto que requieren un umbral de población menor y una mayor periodicidad en su uso.

En la actualidad, no existe un patrón de localización territorial de equipamientos públicos de nivel intermedio en La Axarquía por lo que éstos están distribuidos entre los diferentes núcleos sin un criterio de orden territorial, contribuyendo así a una ineficiente funcionalidad cuyo resultado

más evidente es que la localización de estas dotaciones no minimizan los desplazamientos del conjunto de los usuarios que los requieren.

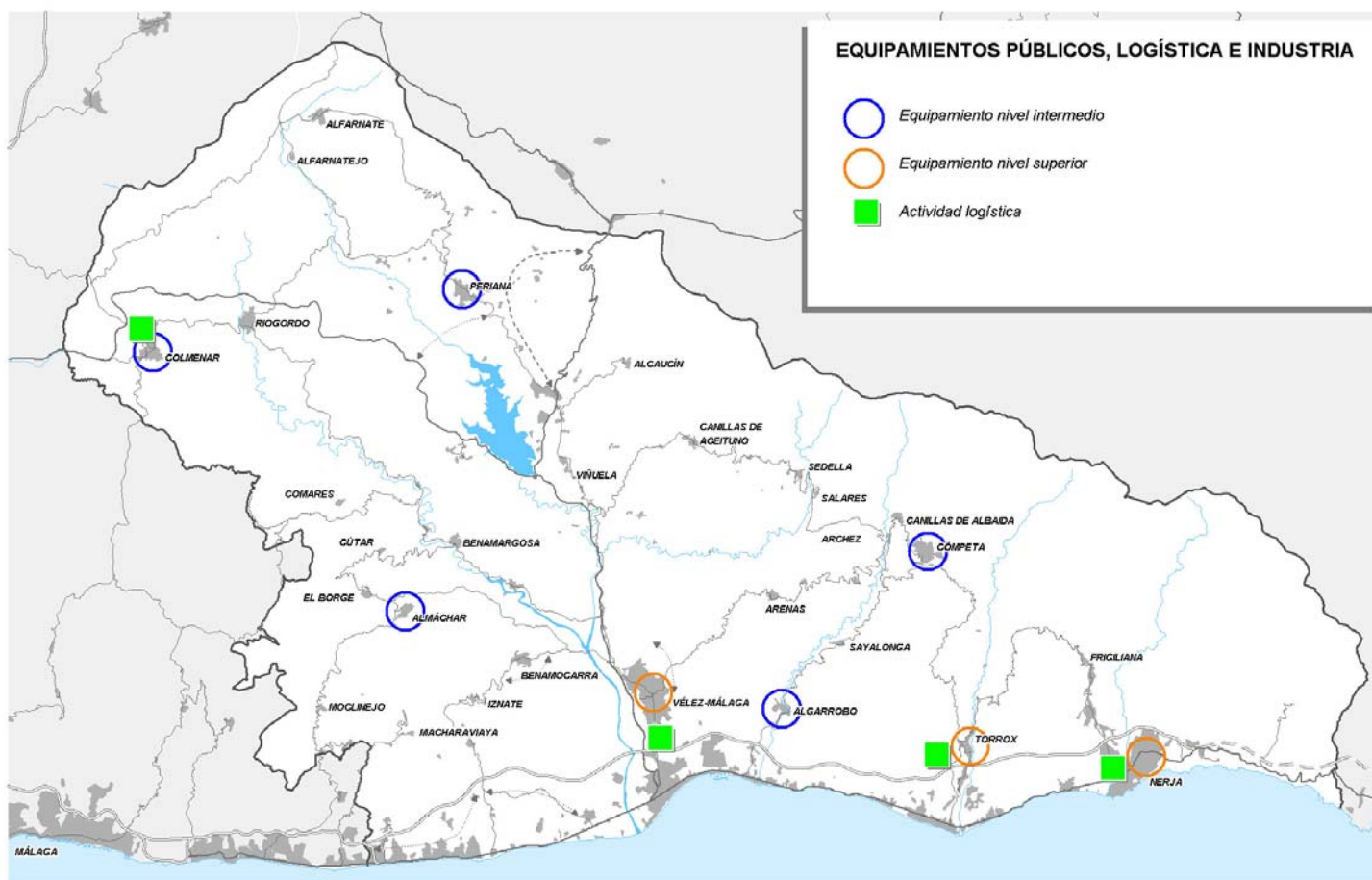
Esto tiene efecto, a su vez, en el sistema de transportes ya que, ante una estructura poco jerarquizada y estructurada de los equipamientos en el territorio se genera una demanda dispersa entre distintas localizaciones que no da lugar a un umbral de rentabilidad suficiente, por lo que los servicios de transporte público no ofrecen una oferta adecuada. Así ocurre que los itinerarios de los servicios de transportes adoptan una disposición esencialmente radial desde los diferentes núcleos a la cabecera comarcal de Vélez Málaga, que es el centro con mayor número de funciones públicas y por tanto, generador de las mayores demandas de transporte.

De esta manera, los habitantes de los núcleos del interior han de desplazarse al litoral, o a Málaga, para la adquisición de todo tipo de bienes y servicios, dado que el sistema de transportes posibilita una mejor accesibilidad que a otros núcleos del interior más próximos pero que, o bien no están conectados entre sí por transporte interurbano, o bien existe una menor frecuencia del servicio que permita ir y volver en plazos temporales adecuados. El resultado es la falta de una configuración en red del sistema de transporte público de viajeros.

Por otra parte, debe señalarse que la concentración de do-

taciones públicas suele tener un gran efecto de arrastre sobre las dotaciones y servicios privados subsidiarios de aquéllos, ampliando de este modo, mediante un efecto multiplicador, las dotaciones de los núcleos urbanos y contribuyendo así a la mejora de la calidad de vida urbana en lo que hace referencia a la posibilidad de acceso a un buen número de equipamientos y servicios de toda índole.

Por ello, la decisión de establecer unos centros cabeceras para la asignación de servicios públicos de nivel intermedio contribuye a la mejora del funcionamiento general del sistema urbano, en cuanto que: se jerarquiza



y estructura el mismo y se establece un esquema de distribución territorial de las dotaciones públicas que permite localizar de forma ordenada y agrupada en el territorio los servicios públicos de nivel intermedio; se potencia un conjunto de núcleos en el interior que articulan unos pequeños ámbitos de influencia en sus entornos; se reducen los desplazamientos de los usuarios para adquirir estos servicios de nivel intermedio; y se contribuye a un mayor equilibrio territorial de las prestaciones públicas, que en su conjunto coadyuvan a mejorar a medio plazo los servicios de transporte público de viajeros.

El Plan, por tanto, propone un acceso más equilibrado de la población a las dotaciones públicas que sirva a la vez para dotar de una mejor estructuración de la armadura urbana. A estos efectos, determina los núcleos en los que preferentemente deben ubicarse nuevos equipamientos públicos de carácter supramunicipal.

▪ **Las dotaciones para actividades logísticas e industriales.**

La localización de actividades logísticas, comerciales e industriales de carácter comarcal contribuyen a la articulación interna del ámbito. La disposición de la red viaria y del sistema de asentamientos permiten considerar el entorno del eje de la A-356 en su tramo entre Torre del Mar y Trapiche como el espacio más adecuado para la localización de actividades logísticas, comerciales e industriales.

Este espacio se encuentra bien conectado con la autovía y, por tanto, con el corredor costero, y asimismo, con el principal eje colector interno del ámbito y de articulación con el interior regional. A la vez, se ubica en el entorno de Vélez Málaga, principal núcleo del ámbito en términos de población y dotaciones de servicios públicos y privados.

La localización específica de las actividades logísticas y comerciales requiere una posición central en relación con la población, por lo que debe primarse la proximidad a la autovía.

El triángulo que se conforma entre los núcleos citados constituye el espacio de mayor accesibilidad futura de toda La Axarquía, por lo que constituye una extraordinaria área de oportunidad para la ubicación de las ac-

tividades logísticas y comerciales de la comarca, lo que requiere desde el Plan su reserva para este fin. Adicionalmente el plan prevé en el litoral otras dos zonas para estas actividades, ubicadas respectivamente en Torrox y Nerja, lo que permite dotar de estos servicios a todo el eje costero en unas condiciones óptimas de accesibilidad. En el interior, y fundamentalmente relacionado con la creciente influencia metropolitana de Colmenar, se propone otra área para actividades logísticas y comerciales, a la vez que puede acoger actividades industriales, que dé cabida a las demandas crecientes de suelo para estas actividades en el municipio.

En cuanto a las actividades industriales, independientemente de las necesarias dotaciones locales que los municipios prevén en sus respectivos planes urbanísticos, el Plan propone la localización de suelo de carácter comarcal para atender la demanda. Su ubicación debe evitar la competencia con otros usos como los residenciales y turísticos y situarse en las proximidades de los principales ejes viarios de conexión con el exterior.

A estos efectos, se propone como área más adecuada la situada al norte del núcleo urbano de Vélez Málaga, alejado de la franja estrictamente litoral y excelentemente ubicada en relación con la red viaria y el núcleo de Vélez-Málaga.

3.3. EL ESPACIO AGRÍCOLA.

▪ **La agricultura de regadío y la racionalización del consumo de agua.**

La agricultura de regadío, con 12.691 ha., es la principal consumidora de agua en La Axarquía. Esta agricultura presenta características diferenciadas, desde las vegas tradicionales hasta la agricultura de invernadero y la arboricultura de cultivos subtropicales.

El Plan Guaro que comprende 7.200 ha., contabilizando los riegos de su orla externa, protagoniza buena parte de esta agricultura, pero tanto las zonas más meridionales de este Plan como las restantes zonas de regadío litorales han entrado en una fuerte competencia con otros usos, siendo

cada vez más frecuentes las intrusiones urbanas e infraestructurales que actúan desestabilizando la lógica agraria de estos espacios.

En términos generales se asiste, por tanto, a una paulatina reducción de las superficies regadas en la franja litoral, más acusada en las zonas en que por su localización territorial, áreas llanas y primeras estribaciones litorales, son más apetecidas, y por el contrario, se producen transformaciones en las zonas más elevadas, por encima de la cota altimétrica 150, límite topográfico del Plan Guaro.

En la actualidad, el balance hídrico entre recursos disponibles y demandas se salda de forma excedentaria, debido a que la demanda para riego no utiliza su asignación de recursos, realizándose incluso transferencias hacia Málaga capital. No obstante, local y/o temporalmente se identifican déficits que repercuten en el avance de la contaminación salina de los acuíferos más litorales y en la falta de garantías para los suministros de ciertos núcleos urbanos del interior, así como para algunos regadíos abastecidos mediante captación directa de cauces y manantiales. La modulación de la demanda presenta escasa adaptación a la oferta de los recursos.

La planificación hidrológica prevé en su horizonte más lejano (2012) un balance hídrico ligeramente deficitario, y para su corrección contempla la traída de recursos hídricos desde la zona de Málaga. Este escenario futuro parte de dos premisas básicas: a) la transformación definitiva del Plan Guaro y la consolidación de su demanda, y b) un ligero incremento de la demanda urbana.

Hoy, esta prognosis parece se ha desvirtuado ya que, por una parte, la transformación del Plan Guaro está paralizada y cuestionada su viabilidad, y por otra, el consumo actual de agua es igual al proyectado para el horizonte largo de la planificación, debido a que la población y la vivienda aumenta a un ritmo mayor que el previsto.

En el escenario tendencial planificado del ámbito, es decir, en las previsiones del planeamiento urbanístico actualmente aprobado, coincidente en la práctica con el horizonte largo de la planificación hidrológica, las necesidades de agua para abastecimiento a las ciudades del litoral expe-

rimentarán un notable incremento que, a tenor de los suelos clasificados y viviendas previstas por el planeamiento, podría llegar a duplicar el consumo actual.

Dado que el agua de abastecimiento y riego procede, en su mayoría, de la caja conjunta del embalse de La Viñuela, el probable aumento del consumo urbano y turístico del agua rebajará las asignaciones agrícolas e introducirá presión sobre el actual concepto de Plan Guaro, incidiendo en sus pilares básicos, tales como: reducción superficial, fragmentación territorial del espacio productivo, inviabilidad económica y financiera de los sectores pendientes de transformación, dificultades en la modernización de los regadíos, etc.; es decir, factores que, probablemente inspirarán una nueva alternativa de plan de regadío sobre un ámbito geográfico y socioeconómico más estable.

Por ello parece preciso revisar la asignación planificada de recursos hídricos teniendo en cuenta las hipótesis de desarrollo socioeconómico, territorial y ambiental que articulan el escenario tendencial del Plan de Ordenación del Territorio, así como considerando que muchas de las materializaciones residenciales, logísticas y turísticas se realizarían sobre terrenos regables o en regadío, es decir, no supondrían nuevas demandas si no una reasignación del agua, cuyo debe o haber estará en función del modelo de ciudad desarrollado y de la eficacia en la gestión y uso del agua.

A más largo plazo, el desarrollo urbanístico no debe introducir inestabilidad en el ciclo del agua siempre que no haya competencia por el uso del recurso y el uso cedente, el agrícola, rebaje sus objetivos territoriales y su asignación planificada. En caso contrario, el balance se torna deficitario y sería necesario adoptar nuevas medidas de gestión de la demanda y/o de búsqueda de recursos alternativos. En este caso la flexibilización del uso del agua entre sus distintos usuarios (regadíos y ciudades) o la reutilización efectiva de las aguas depuradas en las EDAR de los municipios costeros pueden ofrecer recursos alternativos, crecientes en el tiempo, para los que el Plan propone su reutilización vinculada a los nuevos suelos urbanizables (zonas verdes, campos de golf, etc).

Asimismo, el Plan establece las condiciones para que todos los equipamientos complementarios turísticos de gran demanda de agua no potable se suministren de aguas depuradas o, en su caso, adopten dispositivos para la reutilización continua del recurso y propone la realización de los estudios que permitan la evaluación de las disponibilidades de agua y la viabilidad de interconexión entre ríos que permitan un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles.

Finalmente se considera necesario el estudio de evaluación de los recursos hídricos subterráneos de La Axarquía, especialmente de la Unidad Alberquillas, de las Sierra Tejada - Almirajara y de los acuíferos aluviales de los ríos Vélez, Algarrobo, Torrox y Chillar, así como de la viabilidad de interconexión de recursos hídricos de estos ríos, como medio para incrementar las disponibilidades de recursos del ámbito.

▪ **La vivienda vinculada a las explotaciones agrarias.**

En cuanto a la vivienda vinculada a la explotación agraria en el suelo no urbanizable el Plan no introduce otros criterios que los ya definidos por la legislación urbanística, limitándose a salvaguardar las características tradicionales constructivas de La Axarquía, de la vivienda en una planta, y a requerir a los instrumentos de planeamiento que establezcan los condicionantes de índole constructivo y paisajístico para la más correcta inserción de las mismas en el territorio, así como de las restantes edificaciones vinculadas a la explotación.

En lo que respecta al Hábitat Rural Diseminado, el Plan requiere de los instrumentos de planeamiento general la delimitación, de forma justificada, de las áreas de explotaciones agrarias que hayan dado lugar a una presencia notoria de viviendas vinculadas a tales explotaciones. El Plan establece determinadas limitaciones a efectos de evitar que se desvirtúen las características de tales ámbitos y a la vez permitir actuaciones que contribuyan a mejorar sus dotaciones de equipamientos e infraestructuras necesarias para la población que habita en ellos.

3.4. LA CONFIGURACIÓN Y ADECUACIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO.

Para la ordenación y adecuación del espacio turístico se propone una estrategia general basada en la competitividad, en la identidad y en la capacidad de ofrecer una experiencia diferente. Este planteamiento general goza de respaldo generalizado en la estructura social y productiva del ámbito.

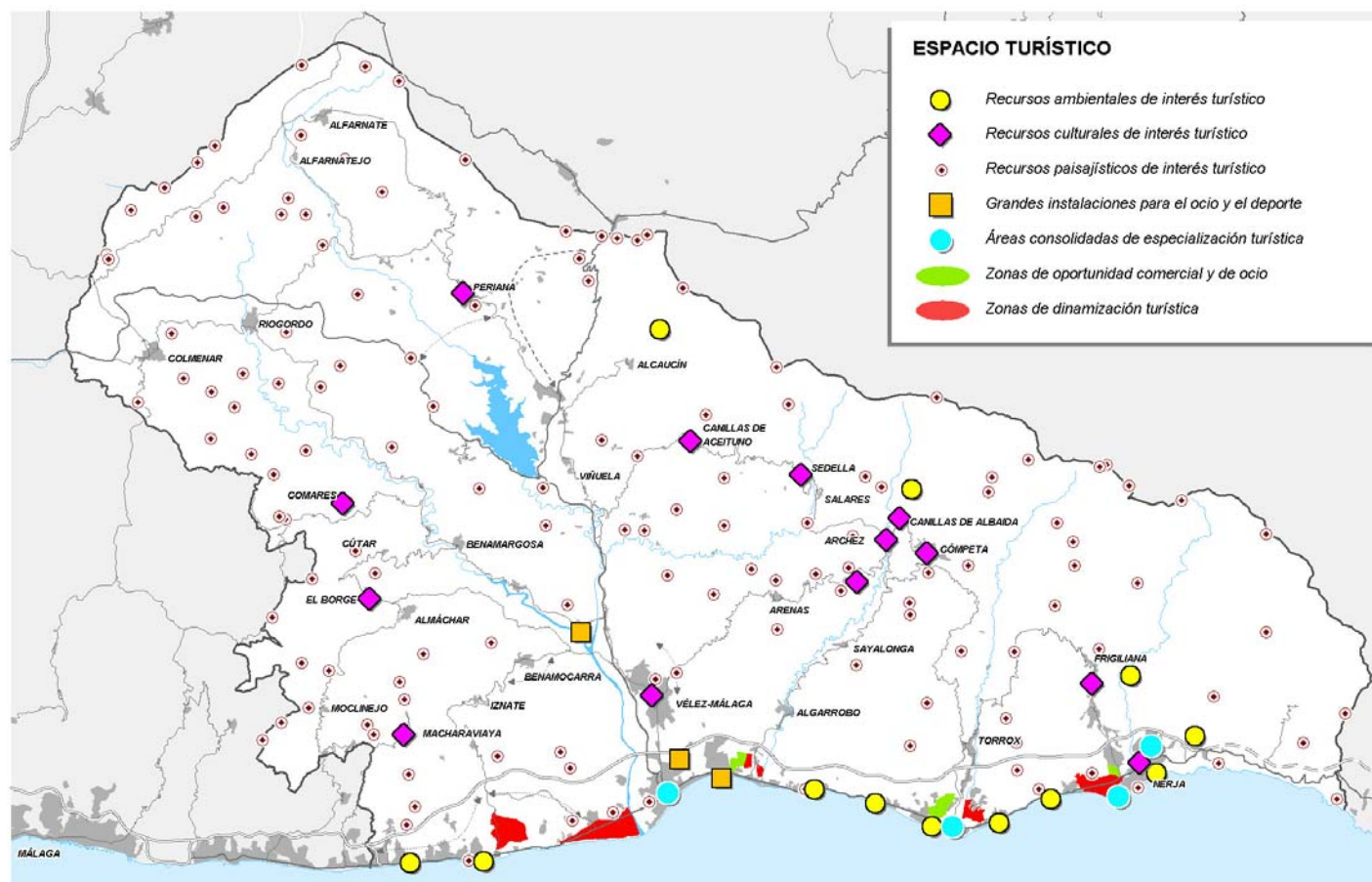
Para lograr un objetivo de estas características es preciso fomentar y facilitar el desarrollo e implantación de establecimientos empresariales (alojamiento, ocio, comercial, actividades deportivas y recreativas...) y crear condiciones para que la ordenación urbanística configure espacios bien ordenados y de calidad urbana y ambiental.

El espacio turístico comarcal está constituido por los siguientes grandes componentes:

- Las playas, zonas de contacto marítimo-terrestre, y las infraestructuras de apoyo a las actividades náuticas.
- El casco histórico de Vélez-Málaga y la zona tradicional de Nerja.
- El medio rural tradicional construido, pueblos tradicionales y edificaciones rurales aisladas.
- Los espacios naturales.
- Los hitos paisajísticos y miradores.
- Las instalaciones recreativas y deportivas existentes y potenciales.
- Las instalaciones alojativas reconocidas en el Registro de Turismo de Andalucía.
- Los centros urbanos con especialización comercial y de ocio. Las grandes áreas comerciales y de ocio implantadas en zonas periurbanas.
- Las urbanizaciones de segunda residencia.

▪ **La ordenación en la franja costera.**

En la franja costera la prioridad es crear oportunidades para el desarrollo de establecimientos empresariales ligados al turismo. Todo este espacio está sometido a una fuerte presión inmobiliaria y las condiciones de implantación de hoteles, residencias, centros de actividades, comercios y centros deportivos y de ocio están fuertemente constreñidas por la com-



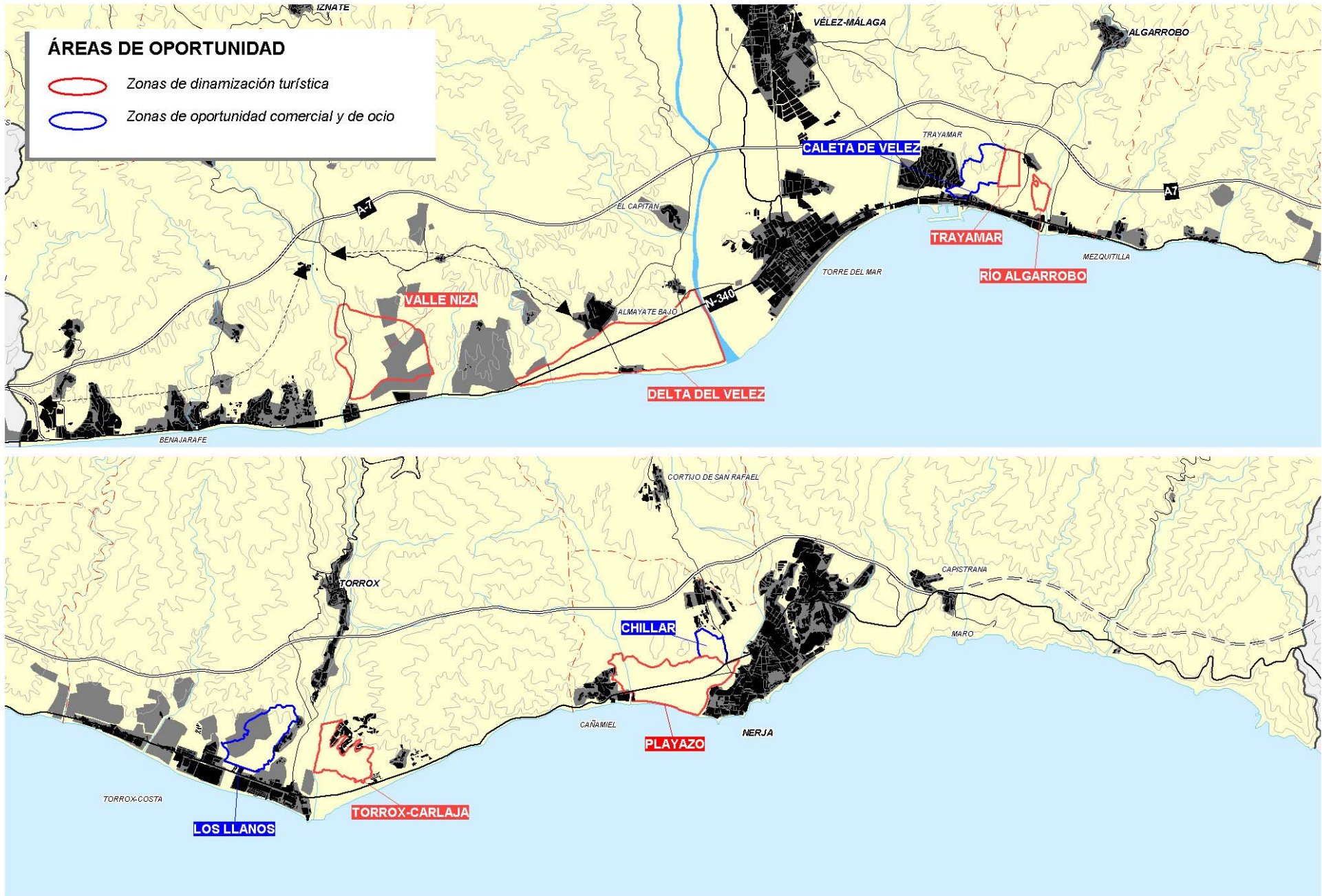
Estas áreas de oportunidad, o Zonas de Dinamización Turística, como se les denomina en este Plan, proceden, en su mayor parte, de reservas territoriales que se realizaron a mediados de los años ochenta por protección paisajista del espacio productivo agrario y que en el momento presente han perdido su sentido y su justificación, por una parte, una vez desaparecido el cultivo de la caña de azúcar, que le dotaba de una identidad singular y, por otra, debido a las transformaciones acaecidas que, o bien ha dado lugar al abandono de las actividades agrícolas (regadíos tradicionales), o han dado paso a espacios improductivos o a invernaderos, en todo caso, conformando espacios sin valores paisajísticos de interés.

En la situación actual, la magnífica situación de esos espacios en la franja litoral permite

petencia en precio de los promotores inmobiliarios residenciales y la creación de espacios urbanos poco propicios para la implantación de negocios turísticos.

Por ello, la prioridad de la ordenación del espacio turístico en la franja costera reside en la identificación de áreas de oportunidad para el turismo productivo que reserven este suelo para un objetivo estratégico territorial y supramunicipal como la generación de actividad empresarial, con empleo y con tendencia a operar un período amplio del año.

considerar que, dada la escasa presencia del turismo empresarial en el ámbito de este Plan, es de gran interés consolidar unas zonas en las que sea factible promoverlo, reservando parte de los mismos a esta actividad. A estos efectos, el señalamiento de un espacio como área de oportunidad supone la obligatoria consideración del uso turístico, con el condicionante de que la proporción residencial que podrá autorizarse en su desarrollo es de dos plazas por cada plaza de establecimiento de alojamiento reglado en edificación. Las edificabilidades brutas de estas áreas pueden alcanzar un máximo de 0,22 m²/m².



Se han identificado las siguientes áreas de oportunidad:

- Valle de Niza (Vélez-Málaga)
- Delta del Vélez (Vélez-Málaga)
- Trayamar (Algarrobo)
- Río Algarrobo (Algarrobo)
- Torrox-Carlaja (Torrox)
- Playazo (Nerja)

Dos de estas zonas (Valle de Niza y Delta del Río Vélez) tienen características de espacios de gran significación territorial y sus condiciones de ordenación contemplan una definición de espacio turístico de excelencia con perfiles de ocupación más abiertos y una edificabilidad bruta de 0,15 m²/m² para fomentar la ubicación de instalaciones turísticas de interés general (campo de golf, espacios recreativos al aire libre, instalaciones ecuestres...).

Adicionalmente se han identificado tres áreas denominadas en el Plan como Zonas de oportunidad para actividades comerciales y de ocio son:

- Caleta de Vélez (Vélez Málaga)
- Los Llanos (Torrox)
- Chillar (Nerja)



En estas Zonas se señalan prioridades para la implantación de establecimientos comerciales y de ocio, que deben contribuir a cualificar e integrar todo el eje litoral. En las Zonas se establece la limitación al uso residencial, que no podrá superar el 30% de la edificabilidad que prevean los respectivos instrumentos de planeamiento general, no poniéndose otra limitación de usos que la prohibición de los industriales, obviamente incompatibles con el destino al que se proponen.

En su conjunto, la determinación de estas Zonas contribuye a promover la diversificación de la oferta de suelo para diferentes usos. Con esta propuesta el Plan plantea una cierta modulación de la tendencia actual y deja a los municipios el momento en que estos consideren oportuno su puesta en carga, en función de las demandas del mercado y de su estrategia de desarrollo.

Respecto a las playas se establece la obligatoriedad de realizar un acondicionamiento turístico de las mismas, dotándolas de servicios para facilitar la estancia, el confort y el ocio.

Asimismo, se plantea la necesidad de adoptar medidas para facilitar la oferta de actividades náutico-recreativas, deportes subacuáticos y náuticos de vela y motor por parte de empresas turísticas en las instalaciones existentes, así como la introducción de medidas en la ordenación del Puerto de la Caleta para potenciar su uso como espacio de interés turístico, en actividades de hostelería, contacto con la actividad pesquera y comerciales.

Las instalaciones deportivas al aire libre más ligadas al interés y motivación de los turistas, tales como el golf, el aeródromo, deporte ecuestre, deportes de raqueta... deberán tener un tratamiento favorable, propiciando su desarrollo cuando estén vinculados a iniciativas hoteleras y específicamente turísticas o con una baja proporción de uso residencial.

▪ **La ordenación del turismo de interior.**

El espacio turístico de La Axarquía debe tender a funcionar de forma integrada entre la franja costera y el interior, de manera que todo el ámbito se constituya como un espacio turístico que permita una diversificación de la oferta. Para el interior la tendencia actual prevé una mayor especialización en pequeños y medianos establecimientos hoteleros y aquellos ligados a la visita sin pernoctación: restaurantes en núcleo urbano tradicional o en emplazamiento aislado, actividades al aire libre y actividades recreativas y de contacto con la naturaleza y el paisaje.

El Plan debe contribuir a la consolidación de esta tendencia del turismo de interior e incrementar las estancias mediante una progresiva dotación

de instalaciones y de las oportunidades para el ocio, la visita y el entretenimiento, así como la mejora de las infraestructuras. Por otra parte debe establecer los medios que eviten el deterioro, cuando no la banalización del paisaje y de los elementos territoriales y naturales que dan personalidad a este territorio. De este modo, se hace posible sentar las bases para generar una masa crítica de dotaciones, medios, e instalaciones suficiente que permita desarrollar un turismo de servicios, y lograr, a la vez, hacerlo complementario con el turismo litoral.

En relación con el alojamiento turístico el plan define las condiciones para la implantación de hoteles rurales, villas turísticas, casas rurales y campamentos de turismo en el medio rural y en los núcleos tradicionales. En este sentido se establecen determinaciones que facilitan la implantación de establecimientos de alojamiento en el medio no urbanizable, que tendrán consideración de actuaciones de interés público, propiciando los mismos en los espacios naturales de interés territorial, pero tratando de evitar que alojamientos hoteleros y campamentos de turismo que se localicen en suelo no urbanizable tensionen, por proximidad, los entornos de los núcleos de población.

Asimismo, se establecen las condiciones para la localización de instalaciones recreativas de interés territorial, de manera que éstas puedan tener lugar de acuerdo con unas dotaciones de equipamientos básicos y unos criterios de ordenación que permitan su más correcta integración en el territorio. El Plan determina la localización de una de estas instalaciones en el entorno del embalse de La Viñuela, cuya concreta ubicación deberá ser establecida en la escala local.

Por otra parte, el Plan prevé la intervención para el desarrollo de una red de miradores y adecuaciones recreativas que permitan disfrutar del entorno y, a tal efecto, se establece en el plano de Ordenación la localización de cinco de estas áreas de adecuación recreativa, cuyo emplazamiento concreto deberá ser, al igual que en el caso anterior, establecido en la escala local atendiendo a criterios de proximidad a ejes viarios e itinerarios recreativos, a láminas de agua y/o zonas de vistas.

Por otra parte, se identifican una serie de carreteras y caminos calificados de viarios paisajísticos, con objeto de que en sus intervenciones de mejo-

ra y mantenimiento el titular de la infraestructura otorgue prioridad a la percepción del territorio que atraviesa frente criterios estrictos de funcionalidad viaria. Esta medida conlleva igualmente un tratamiento específico en señalización horizontal y vertical que favorezca la percepción del paisaje y lugares de aparcamiento y mirador.

Finalmente, se establece un Plan de señalética viaria, que contribuya a poner en el mapa el extraordinario patrimonio natural y cultural de La Axarquía e insta al órgano de seguimiento del POT a desarrollar todas las acciones necesarias para la promoción de los recursos de este territorio.

3.5. LAS INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS, ENERGÉTICAS Y DE TELECOMUNICACIÓN.

Las infraestructuras de abastecimiento y depuración.

El abastecimiento de agua de los municipios de la Axarquía procede de muy diversas fuentes de suministros. La mayoría se surten de aguas procedentes de captaciones propias y sólo los situados en el litoral, excepto Nerja, y parte de los núcleos situados en la cuenca del Benamargosa mantienen una gestión mancomunada e infraestructuras comunes.

En un territorio con un importante hábitat diseminado la gestión del recurso alcanza una

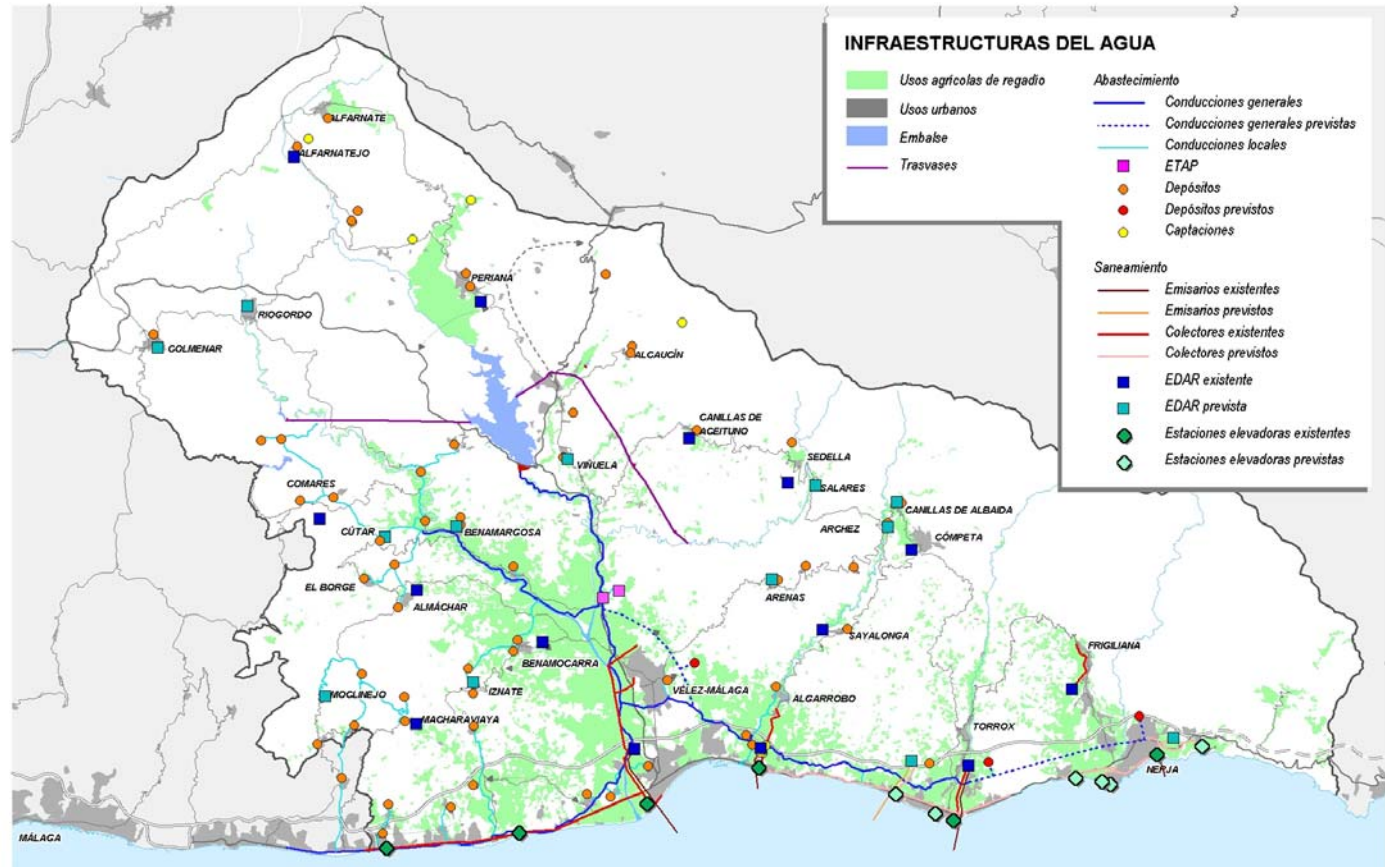
gran complejidad. La multiplicidad de sistemas infraestructurales existentes desconectados entre sí y la escasa capacidad de gestión de los municipios, para hacer frente a una demanda creciente y en su mayor parte dispersa, repercute en la insuficiencia de los sistemas para proporcionar el recurso con adecuadas condiciones de eficacia y eficiencia. De este modo, los sistemas presentan una baja tasa de renovación, hiperdimensionado y fuerte ritmo de expansión. Frecuentemente, como en la Alta Axarquía, las redes definen un extenso tejido infraestructural integrado por compartimentos estancos (municipios), con redes de distribución que alcanzan los límites municipales con el objeto de prestar servicio al po-



blamiento en diseminado sin conexión con las del municipio colindante.

Para la gestión del ciclo del agua en Andalucía la Administración Autónoma ha establecido con carácter general una delimitación de ámbitos territoriales mediante el Decreto 310/2003, de 4 de noviembre. Esta delimitación de ámbitos territoriales de gestión de los servicios del ciclo integral del agua resulta adecuada para este ámbito; no obstante, se hace necesario proponer ciertas modificaciones puntuales que adaptan el esquema propuesto a las tendencias actuales de desarrollo urbanístico del territorio. De este modo, se propone:

- Considerar conjuntamente el ámbito natural de las cuencas de los río Guaro y Salía (Periana, Alcaucín, Viñuela), con su atomizado sistema de asentamientos (núcleos, zonas turísticas y diseminados poblacionales), el cual es concebido en la actualidad desde tres sistemas de gestión del ciclo del agua diferentes.
- Promover la gestión conjunta entre los sistemas de gestión integral del ciclo del agua de la Alta Axarquía y Costa del Sol Axarquía en, al menos, sus ámbitos montañosos comunes. El abastecimiento desde la cota del nivel del mar a las zonas de montaña de los municipios de Vélez Málaga, Torrox, Algarrobo, Sayalonga resulta complejo, caro e ineficiente, mientras que el suministro desde los municipios de Alta Axarquía podría estar exento de complejidades y favorecer una gestión más eficaz.



Por otra parte, para la mejora de la gestión del ciclo del agua en los ámbitos definidos por el Decreto antes mencionado se propone:

- Impulsar la gestión integral en los municipios de la Alta Axarquía mediante proyectos conjuntos de infraestructuras de regulación y conducción, hasta ahora colindantes pero inconexas.
- Cerrar el sistema de gestión integral de la Costa del Sol Oriental mediante la conexión Torrox - Nerja no sólo al objeto de abastecimiento sino como elemento de interrelación y de transferencia de recursos ex-

cedentarios desde el ámbito de Nerja – Sierra Almijara y como fortalecimiento del sistema de garantías de suministro de todo el litoral.

En materia de depuración se asiste en la actualidad a un importante proceso de ejecución de instalaciones que permitirán en plazos definidos la resolución de los principales problemas de contaminación en el litoral, aunque los déficits acumulados no permiten señalar que todo el ámbito pueda tener resueltas las infraestructuras sanitarias en los términos fijados por las Directivas Comunitarias para el 2005. Por ello el Plan solamente se limita a regular que las implantaciones urbanas de cualquier tipo (residenciales, logísticas, turísticas, etc.) que no se encuentren conectadas a los sistemas generales de saneamiento deberán contar con sistemas de tratamiento de sus aguas residuales acordes a la carga contaminante y características del medio receptor.

Para la cuenca vertiente al embalse de La Viñuela, zona sensible y origen básico de los recursos hídricos de la Axarquía, el Plan plantea su saneamiento integral y reforestación.

En lo que se refiere al actual diseminado se propone, con el objeto de minimizar problemas de contaminación de suelos y agua y de salud pública, una mejora de la gestión y el fomento de la depuración mediante la dotación de instalaciones individuales, como las fosas sépticas, o depuradoras de bajo coste para agrupaciones de viviendas residenciales, según sea el caso.

▪ **Las infraestructuras energéticas y de telecomunicación.**

La importancia del diseminado de población en este ámbito y el desarrollo agrícola de regadío, junto con la extensión de las áreas urbanas ha dado lugar a un crecimiento extraordinario de las redes de suministro energético.

En una situación en la que sólo unos pocos municipios han tenido planificación urbanística y de éstos sólo algunos establecían normas de ordenación para el conjunto de sus respectivos términos municipales, el desarrollo urbanístico fuera de los núcleos tradicionales de población ha sido escasamente ordenado. En estas circunstancias, el desarrollo de las redes

energéticas ha seguido un proceso de crecimiento y extensión a la demanda siguiendo las operaciones urbanísticas y las actuaciones en diseminado de las viviendas en el medio rural.

Esta circunstancia ha contribuido a la proliferación de tendidos eléctricos que cruzan la Axarquía conformando un entramado desordenado de tendidos a con una importante incidencia en el paisaje.

De orden distinto ha sido el desarrollo de las instalaciones destinadas a las telecomunicaciones. La rápida extensión de la telefonía móvil en los últimos años y la ausencia de normas reguladoras que desde una perspectiva territorial considerasen este fenómeno de localización de las instalaciones ha dado lugar a la proliferación de infraestructuras de telecomunicación que, dada la movilidad de la topografía de este territorio, y el efecto sombra producido por las elevaciones montañosas, han proliferado en este ámbito, ocupando numerosos hitos territoriales, algunos de indudable interés paisajístico.

La existencia de varios operadores y la carencia de criterios de ordenación territorial ha supuesto, adicionalmente, que las infraestructuras se viesen multiplicadas sobre los mismos hitos topográficos, generando un efecto multiplicador en su incidencia visual.

El Plan ha de establecer las determinaciones y criterios generales para garantizar la adecuada implantación de las infraestructuras energéticas y de telecomunicación. A estos efectos se indican los corredores para la localización de los tendidos eléctricos; se establecen determinaciones para la previsión de suelo y dimensión de las subestaciones transformadoras y se explicitan las condiciones para la localización de antenas de telefonía móvil y las áreas y lugares no permitidos.

Actualmente el litoral oriental de Málaga se encuentra abastecido por dos ejes de 66 kV y 132 kV, respectivamente, que discurren paralelamente a la costa atravesando los municipios de Vélez-Málaga, Algarrobo, Torrox y Nerja. En su trazado ambos ejes hacen entrada/salida en las subestaciones de 132/66 kV denominadas Torre del Mar y Nerja, en los municipios de Vélez-Málaga y Nerja, respectivamente. El resto de los municipios se encuentran abastecidos por redes de menor tensión. A medio plazo, está

previsto un pasillo energético más hacia el interior con objeto de mejorar la calidad de suministro eléctrico en la zona.

En relación a la infraestructura gasista en el ámbito territorial del presente Plan, no hay conexión a la red nacional de gasoductos. No obstante, se prevé que hacia 2008 entre en servicio el gasoducto de transporte secundario (60 bar $p \leq 16$ bar). A partir de éste, se prevé abastecer los mercados doméstico-comercial e industrial de una serie de municipios entre los que se encuentran Velez-Málaga, Torrox y Nerja.

