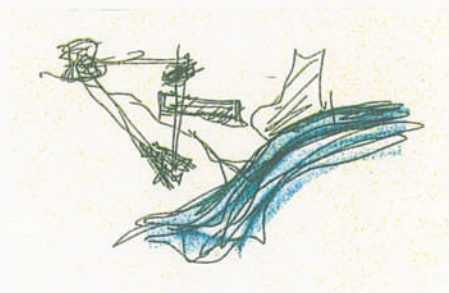


PLAN DIRECTOR DEL TRIANGULO PRODUCTIVO MALAGA



Area de Desarrollo Tecnológico e Industrial

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA

Director del Estudio:
Pedro Marín Cots

Arquitecto:
Carlos Hernández Pezzi

Ingeniero de Caminos:
Carlos Miró Domínguez

INDICE

INTRODUCCIÓN

- 1.1. Las formas de producción del suelo industrial de Málaga.
- 1.2. La actividad industrial. Su situación actual.
- 1.3. Potencialidades del tejido industrial malagueño.
- 1.4. La disponibilidad de suelo vacante como oportunidad.
- 1.5. Aspectos cualificadores de las nuevas ofertas de suelo industrial. Su aplicación al caso de Málaga.

CRITERIOS EN LOS QUE SE APOYA ESTE DOCUMENTO.

- 2.1. Los recursos públicos como mecanismos dinamizadores de una zona.
- 2.2. Establecimiento de mecanismos indirectos para la implantación de nuevas actividades originadas por el efecto Parque Tecnológico.
- 2.3. La imagen de estos espacios. Una respuesta factible pero atractiva. La urbanización del P.T.A. como referente.
- 2.4. El planeamiento. Necesidad de una revisión de los mecanismos tradicionales de gestión del suelo industrial.
- 2.5. Factores exógenos con incidencia en el desarrollo del triángulo.
- 2.6. El medio agrícola como valor estructural en la organización del valle.

VENTAJAS DEL ÁREA EN ESTUDIO. EL TRIÁNGULO.

- 3.1. Su posición entre el valle y la ciudad.
- 3.2. Su fácil morfología y adaptación para usos productivos.

- 3.3. Conexión a las actividades de la Universidad y del P.T.A. Su evolución hacia formas propias de un corredor.
- 3.4. Su proximidad al aeropuerto como foco dinamizador de la aglomeración.

NECESIDAD DE UNA SOLUCIÓN GLOBAL EN LA QUE SE INTEGRE LA TOTALIDAD DE LAS INICIATIVAS POSIBLES. FACTORES NECESARIOS PARA ESA INTEGRACIÓN.

- 4.1. La calidad del entorno como recurso asociable a todos los productos. Intervención de los operadores públicos.
- 4.2. La vinculación a los tres focos de mayor dinamismo. Universidad P.T.A. y aeropuerto, definición y localización de actividades que establecen esos vínculos.
- 4.3. La diversidad. Tipo de usos y actividades posibles.
- 4.4. Una primera estructura vertebradora del área. Delimitación de áreas homogéneas y sistemas de interés estratégico.
- 4.5. La organización interna de las áreas de mayor relevancia. Su modulación y urbanización progresiva como clave de un desarrollo intemporal.
 - 4.5.1.- Unidades de desarrollo de la zona central. Figuras jurídicas.
 - 4.5.2.- Propuesta de gestión. Definición de unidades de gestión y sistemas.
- 4.6. El desarrollo de áreas concretas de actividad como embriones de toda estrategia.

UNA PRIMERA APROXIMACIÓN AL PROGRAMA.

- 5.1. La elasticidad como premisa de cualquier posible forma de gestión. Figuras posibles para su desarrollo.
- 5.2. Los mecanismos de urbanización progresiva y de gestión mixta de la promoción, claves sobre las que sustentar el nuevo modelo de formación de Ciudad.
- 5.3. Criterios para una estrategia de desarrollo. Avance del programa.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. LAS FORMAS DE PRODUCCIÓN DEL SUELO INDUSTRIAL DE MÁLAGA.

Málaga de forma similar a todas las grandes ciudades españolas ha afrontado el crecimiento industrial, a lo largo de sus diferentes etapas con una gran despreocupación por los efectos que estas expansiones originaba en su entorno.

Desde mantener como "mal menor", la ocupación marginal y espontánea de los suelos situados en la periferia, para instalación de actividades productivas de baja rentabilidad, hasta la expulsión de los espacios más centrales, en muchos casos sin alternativas de recambio, de cualquier uso que pudiera entenderse como incompatible con el asentamiento residencial.

Las nuevas generaciones de suelo industrial, han evolucionado favorablemente al menos en sus aspectos infraestructurales ampliando sus dotaciones y espacios viarios. Sin embargo siguen manteniendo la imagen de áreas poco cualificadas, en las que el fin esencial es la habilitación de parcelas para albergar cualquier uso industrial o de almacenaje.

La importancia del Parque Tecnológico, desde esta óptica, reside en haber marcado un nuevo "umbral" como referente para los procesos que deben sucederse en los próximos años.



Imagen de un polígono industrial convencional. La morfología y sobre todo la estrechez de las vías, hacen muy rígida la oferta de suelo industrial.

1.2. LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL. SU SITUACIÓN ACTUAL.

En el nuevo modelo económico implantado en España a finales de la década de los cincuenta, similar aunque retrasado en el tiempo al de Europa occidental, en el que se potencian las actuaciones de tipo central en ámbitos espaciales determinados, Málaga asume un modelo de crecimiento basado en el turismo como fuente primaria de ingresos.

Sin embargo, aunque a un nivel escaso, tiene lugar un cierto desarrollo industrial que se centra en una serie de subsectores muy específicos, textil, fertilizantes y bebidas. La instalación de estas industrias obedece a diversos criterios, entre los que destacan razones políticas independientes de criterios de optimización o rentabilidad. De esta forma los poderes públicos adquieren un importante protagonismo a la hora de explicar la implantación en Málaga de industrias tipo Intelhorce o Cros-Amonesa.

El desarrollo del modelo de crecimiento basado en el turismo, que atrae una considerable parte de población dedicada hasta entonces en la agricultura, potencia fuertemente el sector de la construcción y en menor escala a las industrias de derivados de los productos minerales.

En 1962, el conjunto de la industria y la construcción suponía el 22,5% no superando

el sector de la construcción el 3% de la población activa de la provincia, cuando los mismos sectores suponían en Andalucía el 24,5% y en España el 32%.

A partir de 1975, la recesión industrial en Málaga supone una pérdida del empleo considerable. Prácticamente entre ese año y la actualidad, el sector industrial Malagueño ha perdido el 40% de su población empleada, lo que da idea de la magnitud de la crisis en un tejido industrial escaso y desestructurado.

En 1991, el conjunto de la industria y la construcción supone el 24,3% de la población activa provincial, prácticamente los mismos valores que treinta años antes, con la diferencia que si en aquella época el sector industrial agrupaba al 78% del empleo (la construcción el 22%), en 1991 agrupa únicamente al 43% (la construcción el 57%).

A nivel productivo, la participación del sector industrial (sin construcción) en la producción provincial en VAB ha pasado del 22,7% en 1955 al 9,9% en 1991, mientras la construcción pasó del 2,2 al 12,3% en el mismo período de tiempo.

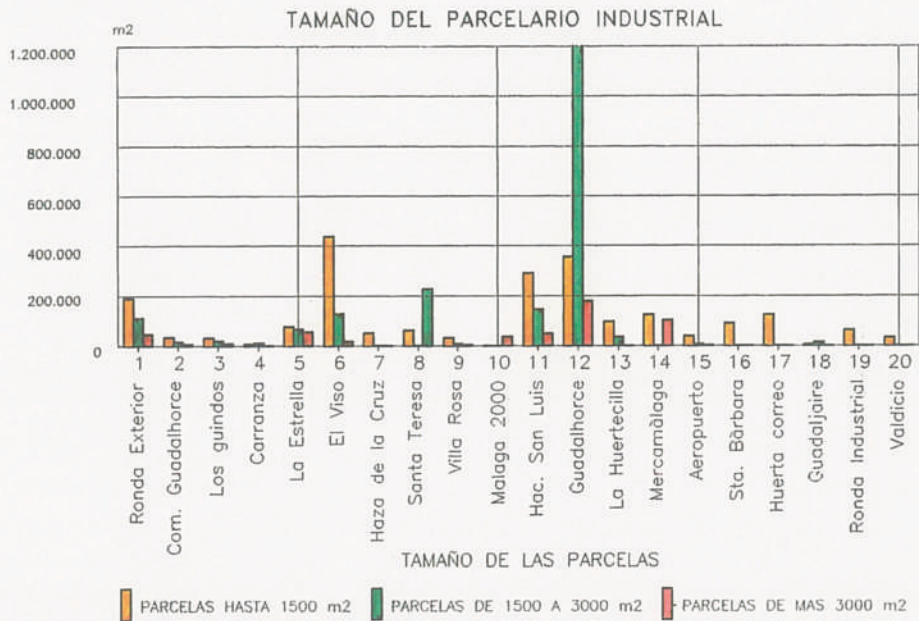
El tamaño de los empresas industriales locales es reducido. En 1990 el 80% tenía menos de 10 trabajadores, sólo 39 industrias presentan un tamaño medio (entre 50 y 500 trabajadores) y únicamente siete instalaciones tenían más de 500 trabajadores. El destinatario de la producción es básicamente el mercado local, siendo la construcción el principal sector, con un 56% de las ventas totales.

La oferta del suelo industrial, refleja claramente esta situación con más del 60% destinado a almacenaje, que en muchos casos lleva ligadas funciones de comercialización o intermediación; solo un 11% de las 300 Has. actualmente ocupadas, se destina a actividades calificadas como uso industrial, por el Planeamiento vigente.

Como se observa en el cuadro adjunto, el Municipio, dispone en estos momentos de 450 Has. consolidadas, si conceptuamos como tales las que tienen la tramitación de su figura de planeamiento ya realizada, así como gran parte de su urbanización y por tanto parcelación. De ellas, tan sólo 300 Has., se encuentran ocupadas.

El análisis de la parcelación existente del suelo industrial, se puede concluir que más del 45% se destina a parcelas inferiores a 1.500 m², y que tan solo el 15% se destina a parcelas de más de 3.000 m², concentrándose estas últimas fundamentalmente, en dos polígonos, el polígono del Guadalhorce y el polígono de Santa Teresa.

ACTIVIDAD DE LOS POLIGONOS INDUSTRIALES												
Polígono	Suelo		Ocupado		Industria		Almacén		Taller		Servicios	
	Superficie	%	M2	%	M2	%	M2	%	M2	%	M2	%
1 Ronda Exterior	346.797	100	346.797	11	38.148	74	256.630	15	52.020	0	0	0
2 C. Guadalhorce	46.000	100	46.000	10	4.600	60	27.600	26	11.960	4	1.840	0
3 Los Guindos	58.300	100	58.300	3	1.749	56	32.648	38	22.154	3	1.749	0
4 Carranza	11.081	100	11.081	17	1.884	67	7.424	17	1.884	0	0	0
5 La Estrella	189.152	90	170.237	15	25.536	65	110.654	20	36.047	0	0	0
6 El Viso	573.029	92	527.187	7	36.903	70	369.031	18	94.894	6	31.631	0
7 Haza de la Cruz	46.000	100	46.000	0	0	83	38.180	17	7.820	0	0	0
8 Santa Teresa	334.671	90	301.204	21	63.253	72	216.867	4	12.048	0	0	0
9 Villa Rosa	31.500	80	25.200	3	756	57	14.364	37	9.324	3	756	0
10 Málaga 2000	35.070	100	35.070	0	0	0	0	0	0	100	35.070	0
11 Hac. San Luis	466.700	69	280.020	10	28.002	65	182.013	20	56.004	5	14.001	0
12 Guadalhorce	1.712.727	48	822.109	15	123.316	55	452.160	4	32.884	21	172.643	0
13 La Huertecilla	123.160	90	110.844	0	0	85	94.217	15	16.627	0	0	0
14 Mercanlaga	214.142	70	149.899	0	0	15	22.485	0	0	85	127.414	0
15 Aeropuerto	49.452	90	44.507	0	0	80	35.605	0	0	20	8.901	0
16 Sta. Bárbara	66.950	40	34.780	0	0	30	10.434	30	10.434	40	13.912	0
Totales	4.324.731	70	3.009.235	11	324.146	62	1.870.312	12	362.099	14	407.918	0
FUENTE: Economía, Hacienda y Territorio, S.L.												



La parcela de menos de 1.500 m², es predominante en los polígonos anteriores al año 75, mientras que la nueva generación muestra un claro crecimiento del tamaño de parcela, pero mantiene la morfología convencional.

1.3. POTENCIALIDADES DEL TEJIDO INDUSTRIAL MALAGUEÑO.

Una de las principales aportaciones del Plan Estratégico, conocida con anterioridad por numerosos estudios realizados sobre el tema, consiste en desarrollar las ventajas que pueden suponer para Málaga el desarrollo económico de las riberas mediterráneas.

De los documentos de trabajo del Plan, se pueden extraer numerosas conclusiones especialmente significativas en lo que se refiere al contexto territorial, y su incidencia en la industria y el comercio.

La historia reciente en la industria malagueña, se inicia en los años 60 con un desarrollo centrado en actividades muy determinadas, en la mayoría de los casos, dirigidas a una demanda externa, y en cuya localización han privado razones políticas propias de esa etapa económica.

Paralelamente, el crecimiento de la actividad inmobiliaria y del turismo, da lugar a la aparición de una serie de industrias auxiliares de la construcción, y de la transformación en el sector de la alimentación, bebidas sobre todo, que como expone el propio documento del Plan Estratégico, ha visto reducida su potencialidad al carecerse de un tejido empresarial sólido y haber actuado más como actividades coyunturales, que con la

crisis, han desaparecido o se han trasladado a otros emplazamientos más ventajosos.

Asimismo, la adquisición de la fábrica de material informático SECOINSA por FUJITSU, la de CITESA, destinada a montaje de aparatos de telefonía por ALCATEL, y la instalación de un centro de producción de condensadores por SIEMENS, ha creado un enclave productivo del material electrónico, que a pesar de su heterogeneidad y disparidad de criterios para su emplazamiento, han logrado aportar una imagen alternativa de especialización en la industria malagueña de las dos últimas décadas.

A pesar de que ninguna de ellas ha logrado consolidar como muestra el propio Documento del Plan Estratégico en sus análisis, un auténtico enclave industrial generando interrelaciones con las restantes, o creando un tejido de empresas suministradoras y auxiliares, lo cierto es que han generado una cierta cultura empresarial e introducido en el mercado las nuevas tendencias mundiales de formación de actividades, sirviendo como contrapunto a las restantes actividades productivas tradicionales en Málaga.

A este proceso, se ha unido recientemente el impacto originado por la construcción del



La factoría Fujitsu, fue en Málaga la primera experiencia en la incorporación de nuevas tecnologías y servicios avanzados dentro del propio recinto de fabricación.

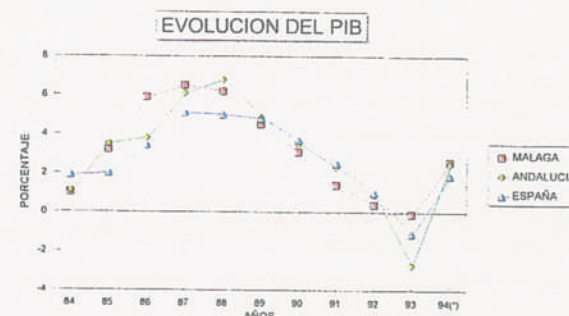
Parque Tecnológico; citando textualmente al Plan Estratégico "desde la perspectiva de la actividad industrial en el entorno de Málaga, el P.T.A. debe ser contemplado sobre todo, como la punta de lanza de la reconsideración de dicho entorno como un espacio industrial. Entre otras razones por la mayor visibilidad desde el exterior que proporciona la existencia del Parque Tecnológico; lo cual amplía de forma genérica las posibilidades de introducción de Málaga como opción de localización industrial, rompiendo la simplificación: « Málaga igual a actividades turísticas »...".

Desde esta perspectiva el enclave malagueño se muestra potencialmente atractivo en un área muy superior a lo que podría considerarse su "Hinterland Andaluz", conformando un enclave en el que pueden darse actividades propias del arco mediterráneo, o incluso de interrelación de este espacio con el norte de África.

En la actualidad, la puesta en marcha del mercado único y la necesidad de competir con empresas comunitarias o no europeas, conlleva la necesidad de una reestructuración del débil sector industrial local, dada la necesidad de optimizar los recursos disponibles, en un ámbito en el que por ahora únicamente el Parque Tecnológico actúa como agente dinamizador.

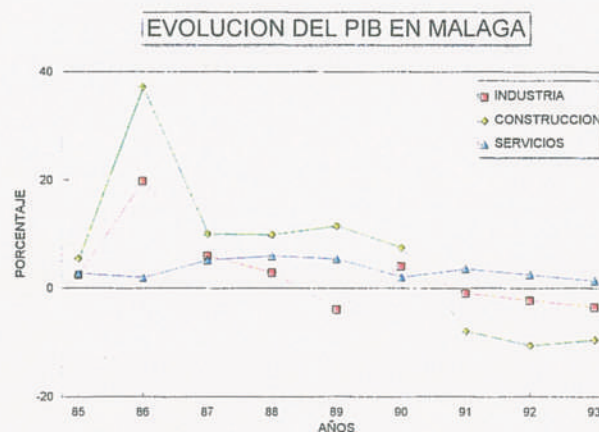
AÑOS	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94(*)
MÁLAGA	1,0	3,2	5,9	6,5	6,2	4,5	3,1	1,4	0,4	(0,1)	2,6
ANDALUCÍA	1,1	3,5	3,8	6,1	6,8	4,9	3,5	2,3	0,9	(2,7)	2,5
ESPAÑA	1,9	2,0	3,4	5,1	5,0	4,8	3,7	2,5	1,0	(1,1)	1,9

(*) 1.994 ESTIMACIONES



El comportamiento de Málaga, se caracteriza por su anticipación a la economía andaluza en sus tendencias de evolución.

AÑOS	85	86	87	88	89	90	91	92	93
AGRICULTURA	15,2	(3,9)	7,1	8,0	2,3	2,8	(1,0)	(0,2)	2,4
INDUSTRIA	2,5	19,8	6,0	2,9	(3,9)	4,1	(0,9)	(2,3)	(3,5)
CONSTRUCCION	5,5	37,2	10,0	9,9	11,5	7,5	(7,9)	(10,6)	(9,5)
SERVICIOS	2,8	2,0	5,2	6,0	5,4	2,1	3,6	2,5	1,4
TOTAL	3,2	5,9	6,5	6,2	4,5	3,1	1,4	0,4	(0,1)



La participación de los diferentes sectores, demuestra el profundo cambio de la economía perdiendo la construcción el papel de sector dominante en la actividad.

1.4. LA DISPONIBILIDAD DE SUELO VACANTE COMO OPORTUNIDAD.

Málaga dispone dentro del municipio una extensión de suelos vacantes, con aptitudes para ser destinado a usos productivos, que puede alcanzar cifras próximas a las 500 Ha. A las ventajas derivadas de sus excelentes relaciones aéreas con los principales focos económicos europeos o a sus excepcionales condiciones climatológicas, se unen en este caso una disponibilidad de extensas bolsas de suelo de orografía suave, próximas a los principales enclaves estratégicos de la ciudad, y muy accesibles a situarse en las inmediaciones de la nueva autovía del Guadalhorce.

Si Málaga de forma paradójica, ha provocado con la construcción del PTA un salto cualitativo en la forma de producir suelos productivos, parece lógico aprovechar la experiencia originada por este desarrollo y aplicarla a la creación de nuevos procesos industriales que pueden incluso beneficiarse de las sinergias originadas en el propio Parque.



1.5. ASPECTOS CUALIFICADORES DE LAS NUEVAS OFERTAS DE SUELO INDUSTRIAL. SU APLICACIÓN AL CASO DE MÁLAGA.

Sin embargo, la experiencia acumulada en estos últimos años en otros casos, muestra que el proceso no se puede limitar a la mera urbanización como instrumento de gestión; la ausencia de un mercado al que dirigir esta oferta y el olvido de los mecanismos de captación de nuevas actividades, ha supuesto el fracaso de numerosas áreas industriales en las dos últimas décadas y Málaga tiene una experiencia muy clara en el Polígono Industrial del Guadalhorce, promovido por la Administración Pública, primero a través de INUR y posteriormente de SEPES.

La formación de suelo industrial debe realizarse con mecanismos de gestión tanto o más importantes que la mera creación de una infraestructura. Entre las premisas a las que debe responder la gestión de un suelo industrial, cabe destacar por su importancia las siguientes:

- El suelo industrial ha dejado de ser una acepción genérica de todas las actividades incompatibles con la residencia; la diversificación de usos hace obligatorio la adecuación de las tipologías a cada una de las finalidades que se pretenden ofertar: piezas de suelo destinadas a instalaciones de mediana y gran escala de implantación individualizada, áreas destinadas a actividades auxiliares, productivas o no, de la economía de la ciudad, o espacios de albergue de actividades situadas en el límite difuso entre los servicios y la producción, como son los puntos de venta, la zona de exposición o los centros de innovación o transferencias de tecnologías, a pesar de su interdependencia como elementos de un mismo tejido productivo, requieren unas formas de organización espaciales, y lo que es más importante unos mecanismos de gestión totalmente diferentes.



El conjunto de todas estas actividades, precisan un soporte espacial, que podría en cierta manera asimilarse al concepto tradicional de sistemas territoriales, pero que cada vez más deben asemejarse en sus procesos de formación y gestión a los propios espacios productivos a los que deben vertebrar: enclaves estratégicos conceptuados como equipamientos, áreas agrícolas o de ocio concebidas como los vacíos de referencia y frontera de los suelos industriales, o elementos viarios conformadores de un gradiente de accesibilidades como recurso esencial en la ordenación de los tejidos, deben desarrollarse y gestionarse desde una óptica cada vez más cercana a las de los propios suelos y zonas a las que deben servir. La garantía de una accesibilidad, o el mantenimiento de unas características medioambientales hoy en día necesarias en cualquier proceso de creación de nuevos suelos, deben garantizarse con mecanismos análogos a los de producción de suelo productivo, a pesar de que sus recursos de financiación procedan de diferentes fuentes: regeneración de cauces, forestación de las sierras circundantes, construcción de los elementos viarios vertebradores de tejido o instalación de un soporte de infraestructuras y servicios de alta calidad (fibra óptica, redes especializadas de agua, energía eléctrica, etc.).

LEISURE PLAZA ON SITE

An Argos Superstore and Sainsbury's Homebase are to be developed as part of Milton Keynes' exciting new recreational facilities at the Leisure Plaza.

Bedford based SDC Builders Ltd. are now on site, having won the £7 million contract to construct the buildings which will house an ice rink, ten pin bowling, discotheque, restaurant and bars as well as the retail superstores.

The whole project involves nearly 200,000 sq. ft. of

buildings on the eight acre site and a rapid building programme should ensure that both leisure operators and retailers can be fitting out and operating by the early part of next year.

ARGOS

The 32,500 sq. ft. Argos Superstore will be one of only 12 such stores in the country, and is likely to be around five times the size of an average showroom. It will carry an extended range of nearly 6,000 items, most of which will be on open display for shoppers to see.

The new store which represents an investment of nearly \$1.25 million will create around 100 new jobs and expects to double the workforce during peak trading periods. It is due for completion by the end of 1989, and an opening date of mid 1990 has been set.

HOMEBASE

The Homebase store will join the company's 47 such stores currently operating in the UK and will offer 35,000 sq. ft. of home improvement products and a 10,000 sq. ft. Garden Centre.

Everything from adhesives to electricals, garden accessories to lighting, power tools to wall

coverings will be on offer, while the Garden Centre will boast a vast selection of plants, trees and shrubs. The store will also have a Laura Ashley, selling a wide range of home furnishings, fabrics and wallpapers. Homebase have said they expect to be trading this December.

ICE RINK

The major sporting attraction of Leisure Plaza will be the international size ice rink including seating for up to 2,500 spectators. When complete it will be one of the biggest rinks in the UK and will also provide a superb training facility.

SUPERBOWL

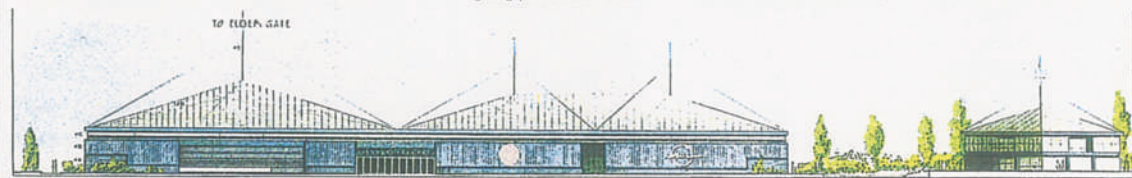
In addition, Leisure Plaza will boast a 36 lane, ten pin bowling

centre with a computerised scoring system and flexible pin-setting facilities. There will also be a pro-shop and full tuition for players of all levels of expertise. Dubbed the Milton Keynes Superbowl, it is expected to be operational by mid-1990.

PARKING

Other elements of Leisure Plaza will be a themed bar and restaurant complex and luxury disco. There will also be parking for around 900 cars.

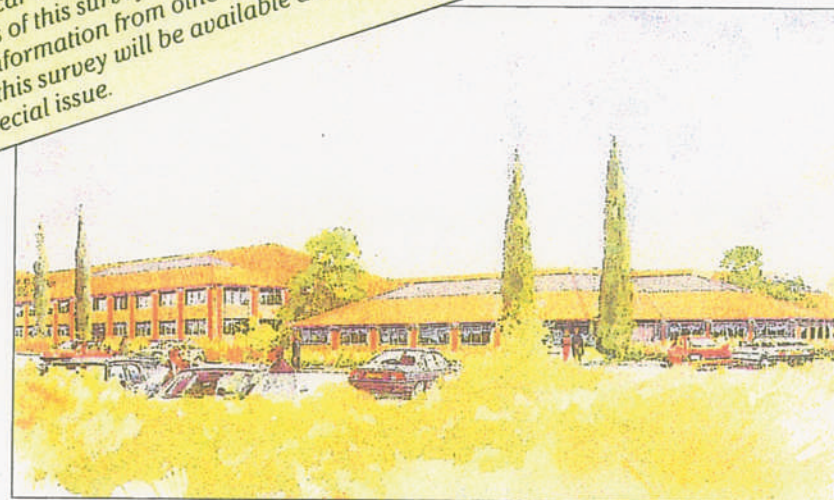
Leisure Plaza is located next to Central Milton Keynes Railway Station adjacent to H5 Childs Way. It is being developed by a consortium comprising Fenland Investments (MK) Ltd. and the First Leisure Corporation PLC.



COMING SOON - ANOTHER INSIGHT SPECIAL...

1988 HOUSEHOLD SURVEY

Last years' Household Survey obtained information from over 4,000 Milton Keynes householders on such diverse subjects as journey to work, housing, car ownership, use of facilities and attitudes to life in the city. Results of this survey are now being finalised together with comparative information from other cities and the national figures. A full report of this survey will be available during March in the form of an Insight special issue.

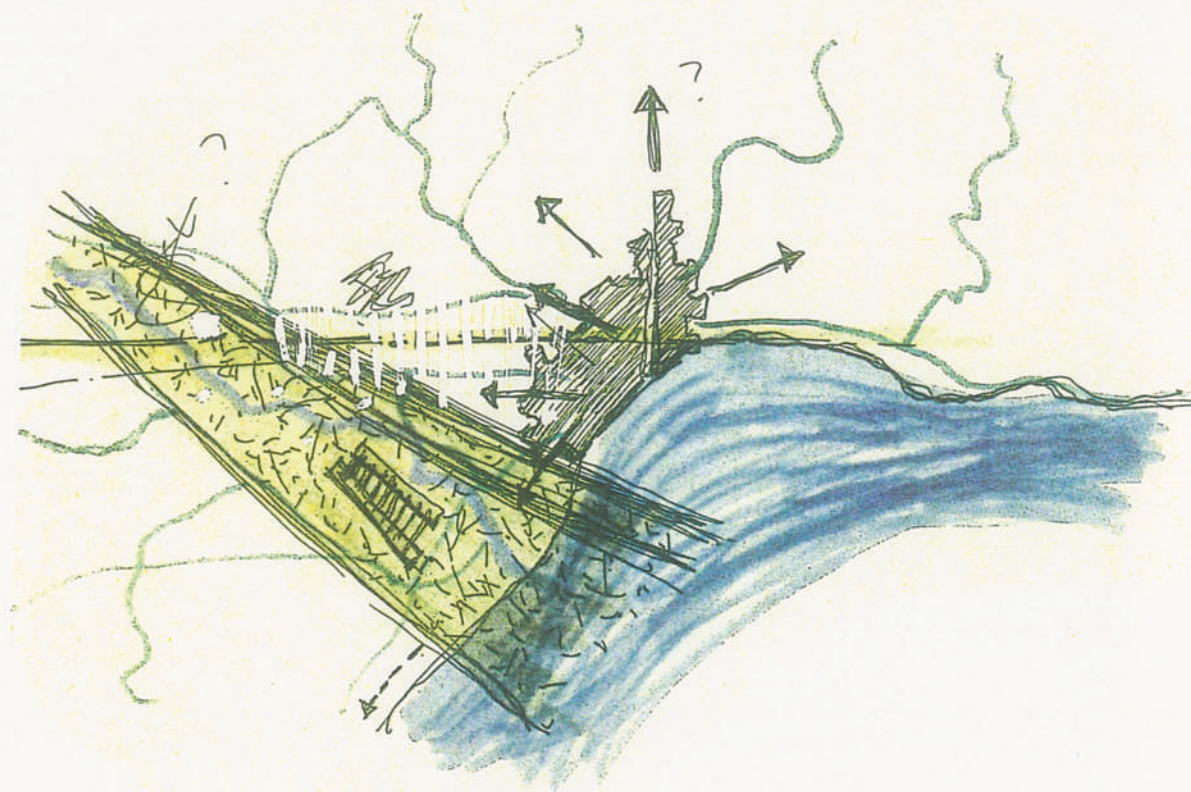


NEW BUSINESS CENTRE FOR CROWNHILL



La formación de nuevas áreas industriales requiere sobre todo una iniciativa en la que intervengan técnicas de mercado y estrategias económicas de oportunidad.

■ Resulta esencial entender las ventajas que en caso de Málaga, disponen los suelos objeto de este análisis frente a otras ciudades de escala similar; la escasa terciarización de las áreas centrales de Málaga, por razones muy diversas, a pesar de haber supuesto una clara desventaja de proceso de consolidación de la ciudad, pueden aportar en estos momentos una ventaja por la posibilidad de localizar actividades terciarias y de servicios en aquellos sitios donde resulten más eficaces para el propio desarrollo del sistema, sin las limitaciones originadas por unas preexistencias.



2.- CRITERIOS EN LOS QUE SE APOYA ESTE DOCUMENTO

2.1. LOS RECURSOS PÚBLICOS COMO MECANISMOS DINAMIZADORES DE UNA ZONA.

La economía local, se ha convertido en un instrumento indispensable dentro del ajuste productivo, que cada vez depende en mayor medida del consumo estructural. El modelo de crecimiento central impulsado después de la segunda guerra mundial en la Europa occidental y que ha dado como resultado el estado del bienestar se encuentra en recesión desde mitad de los años setenta y sometido en la actualidad a profundos cambios, en los que el control de las macromagnitudes clásicas, se encuentran con numerosos inconvenientes en su aplicación, necesitando de iniciativas mucho más flexibles, entre las que destacan la rentabilización de ventajas coyunturales de mercado, y la desintegración de la estructura en grupos de empresas con una gestión económica individual, y cuyo desarrollo se independiza progresivamente de la empresa matriz.

Desde finales de los años ochenta asistimos a la proliferación de iniciativas de carácter institucional, que pretenden dinamizar la economía de una región, incorporándola a estas nuevas formas del proceso productivo. De alguna forma, las tendencias macroeconómicas, se concretan a nivel local, en dos ámbitos deficitarios de la

política macroeconómica tradicional: el ajuste permanente de los recursos humanos a las necesidades de la actividad, y la incorporación progresiva de nuevas tecnologías en todos los escalones de la producción.

El estímulo de la economía desde la escala institucional, presenta por tanto tres líneas de actuación genéricas:

- El fomento a la creación y desarrollo de empresas innovadoras y competitivas que sean capaces de conectar con nuevos mercados no necesariamente locales.
- La mejora en la calidad de los recursos humanos que supone la permanente formación.
- La difusión de las nuevas tecnologías en su ámbito de influencia local.

La clave del proceso de reestructuración industrial de los ochenta, estriba en el necesario aumento de la productividad, cuestión que solo se ha logrado resolver con



En total, serán 73.250 millones de pesetas los que se movilizarán, entre los años 1994 y 1999, para apoyar el desarrollo tecnológico e industrial de las empresas ubicadas en las regiones españolas denominadas Objetivo 1.

una optimización de los recursos humanos necesarios y en consecuencia, una permanente transformación en la organización interna de las empresas y el empleo de sus recursos.

En el modelo central de desarrollo, la empresa matriz jugaba un triple papel, el de captación de recursos materiales y humanos con una estructura piramidal en las decisiones de evolución y cambios, el de comercialización y venta de los productos, y el de producción con sus correspondientes líneas de investigación e innovación tecnológica. Los beneficios originados por la economía de escala de las grandes empresas, permitía una organización jerárquica que difundía el desarrollo económico, a todo un tejido de empresas auxiliares de rango menor, polarizando al mismo tiempo el mercado de trabajo.

La entrada en crisis de este modelo de producción, se presenta con mayor virulencia de los grandes complejos fabriles (en Málaga es el caso de Intelhorce o Amoníaco), dando lugar al traslado de las factorías, a lugares con mayores ventajas a la producción, y la aparición de nuevos escalones interpuestos en la gestión interna, desvinculados de las factorías y de los propios órganos de dirección, y que se sitúan en los lugares con mejores aptitudes para desempeñar estas nuevas funciones.

La necesidad de hacer frente a la reestructuración industrial, en el caso

español (que actuaba de una forma exógena, instrumentalizada en muchos casos de forma política vía INI), hace cobrar importancia a instituciones públicas de ámbito local, que por su mayor agilidad logran ventajas comparativas en determinados casos para la formación de ese nuevo tejido de actividades de apoyo a la producción, y en algunos casos, incluso para la permanencia de complejos fabriles tradicionales, con la incorporación de los cambios estructurales necesarios para mantener su competitividad.

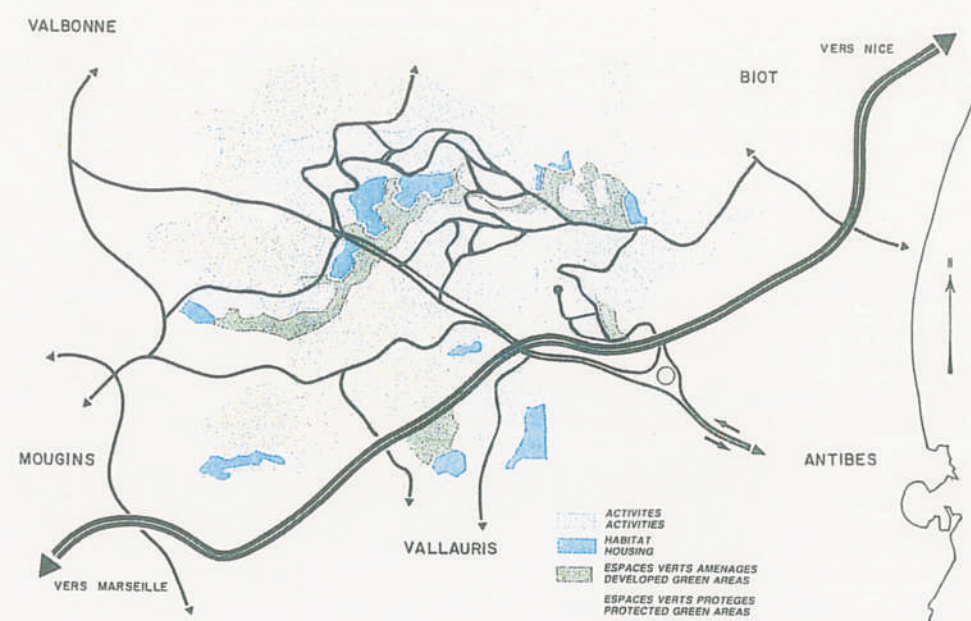
A nivel político y administrativo esta tendencia económica coincide con la mayor descentralización de las instituciones a nivel regional y local. De hecho las actuaciones centrales (nacionales y comunitarias) en materia de innovación empresarial o fomento del empleo se realizan mediante aplicaciones concretas a nivel local al igual que gran número de programas comunitarios apoyados en redes de ciudades para su concreción.

Esta nueva cultura económica, ha desvirtuado los principios básicos para la elección de un emplazamiento, que reducían el análisis a la optimización de tres factores:

- a) El fácil acceso a materias primas.
- b) La disponibilidad de una mano de obra barata.

- c) La proximidad a los centros de consumo.

Actualmente, los factores de localización de las actividades productivas se han modificado, paralelamente a la evolución de los modelos de crecimiento. La elección de un espacio adecuado para la instalación de una empresa tiene en cuenta, además de una disponibilidad de recursos humanos cualificados, la posibilidad de ubicarse en áreas de mejor calidad ambiental, que las tradicionalmente destinadas a la industria, y la disponibilidad de una serie de servicios básicos a la producción: buenas telecomunicaciones, accesibilidad aérea y por carretera, baja contaminación de las aguas... etc. De ahí el valor añadido de las ciudades medias donde el logro de una calidad ambiental o la realización de infraestructuras primarias, no presenta las tremendas dificultades existentes en las grandes aglomeraciones, en las que el precio del suelo, la degradación ambiental y el coste de alejamiento de sus áreas centrales son difíciles de evitar.



Sophia Antipolis, es un claro ejemplo de un desarrollo integral de actividades productivas, de innovación y de servicios avanzados apoyados en una imagen de alta calidad.

Junto a las características ambientales, infraestructurales y de trabajo, el desarrollo industrial local es fruto y causa al mismo tiempo de economías de escala, que hasta ahora solo se observaban en las grandes concentraciones urbanas, basando sus externalidades en las ya clásicas transferencias entre empresas, que mejoran la competitividad y la calidad de los productos ofertados.

La elección, por tanto de un determinado espacio (a priori por sus ventajas estratégicas de todo tipo) tiene hoy un cierto contenido de riesgo y complicitad compartidos entre todos los sectores privados que apuestan por él, y los agentes públicos, que generan un clima de confianza inicial, que arropa a todas las actividades que apuestan por esa localización.

Se observa pues, que los factores ambientales e infraestructurales son condiciones necesarias pero no suficientes para un desarrollo industrial sostenido en el tiempo. Las buenas condiciones de comunicaciones y transporte, los costes de mano de obra relativamente moderados, y los beneficios fiscales y subvenciones a la inversión, deben completarse con una agilidad institucional para la disponibilidad de suelo a un coste asequible, y con la preexistencia de un tejido empresarial con experiencia en la aplicación de nuevas tecnologías, así como un alto nivel de difusión y comercialización de los productos y servicios ofrecidos.



La creación de nuevos tejidos empresariales y de servicios, ligados a una universidad son uno de los apoyos esenciales para lograr un desarrollo de plazo prolongado.

2.2. ESTABLECIMIENTO DE MECANISMOS INDIRECTOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS ACTIVIDADES ORIGINADAS POR EL EFECTO PARQUE TECNOLÓGICO.

La única posibilidad de consolidar un desarrollo urbano de calidad como efecto subsidiario de la implantación del Parque Tecnológico de Andalucía en Málaga, consiste en extender un modelo territorial moderno que aproveche la polinucleación del territorio municipal y su dispersión para consolidar usos y actividades urbanas enlazados por una red viaria de alta capacidad y que preserven en su globalidad un paisaje y condiciones medioambientales satisfactorios para el perfil de empresas que se pretenden atraer a estos espacios.

Los incentivos regionales, las inversiones sectoriales y en general las estrategias de desarrollo, deben aunar sus esfuerzos para ofrecer una imagen única suficientemente sólida desde sus primeras etapas de la zona, y sobre todo establecer vínculos que anclen el triángulo a la aglomeración difundiendo sus beneficios en un entorno lo más amplio posible; para ello deben diseñarse operaciones en las que se combine el desarrollo urbanístico: convenios, planes, etc., con acuerdos y protocolos que incorporen a empresas públicas y privadas en la implantación de nuevas actividades productivas, así como todas aquellas de carácter residencial, comercial o de ocio, que puedan estar ligadas al desarrollo

formal del proceso.

A todos los efectos el Triángulo Productivo se convertiría en un área de nueva centralidad. En él se aglutinarían las intervenciones de la Administración y de los agentes interesados en la creación de un tejido económico, que rentabilice las ventajas derivadas de la posición estratégica de Málaga en el arco mediterráneo y las trate de internalizar como sinergias propias de la zona.

Para consolidar este propósito, el Triángulo Productivo debe ser un elemento de conectividad de la economía urbana con el resto de la región, que sirva además para fortalecer la actividad inducida por la economía local por la cercanía del Aeropuerto, la Universidad o el propio Parque Tecnológico.

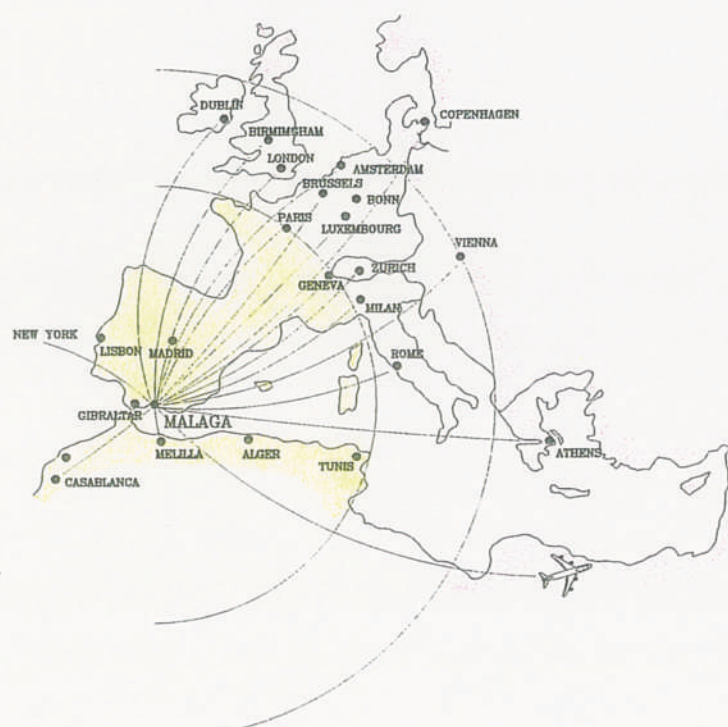
Sin embargo, no debemos ocultar que las deficiencias de la red de comunicaciones, los malos accesos a los municipios del área metropolitana, la escasa implantación de sistemas de transportes público urbanos, la precaria función del ferrocarril y la presencia de usos contradictorios en áreas

próximas, son por ahora factores determinantes que originan graves dificultades, por los efectos que pueden ocasionar dando lugar a la repetición de los procesos ya habituales de crecimiento de Málaga, en los que el desarrollo frustra y desvirtúa las intenciones de partida.

En conclusión, existen en estos momentos muchas oportunidades y algunas amenazas que pueden trastocar el papel del Triángulo Aeropuerto-Universidad-PTA., como vertebrador o como "ancla" de nuevos usos productivos que consoliden su papel metropolitano, si no se adoptan a tiempo determinadas decisiones.



El aeropuerto representa el factor clave para la "proximidad" a los mercados centroeuropeos, situados a 2 h. de viaje con vuelos diarios a las principales ciudades.





El Parque Tecnológico, situado en el Valle de Campanillas, es la mejor referencia para el desarrollo de nuevas actividades productivas.

2.3. LA IMAGEN DE ESTOS ESPACIOS. UNA RESPUESTA FACTIBLE PERO ATRACTIVA. LA URBANIZACIÓN DEL P.T.A. COMO REFERENTE.

Si se analizan las características de urbanización del Parque Tecnológico, se observa que una primera etapa de urbanización consistente en la realización de una espina central y la forestación de los espacios libres más representativos, ha logrado una organización interna coherente y la consolidación de una imagen de alta calidad ambiental, a pesar de los grandes vacíos que lógicamente permanecerán vacantes hasta su ocupación.

En definitiva, el desarrollo de una espina dorsal que permita garantizar la dotación de servicios básicos y accesibilidad a cualquier iniciativa de forma autónoma, junto con una atención especial a los rasgos morfológicos más característicos con un tratamiento de áreas libres de las vaguadas y la forestación no necesariamente intensiva de las colinas que cierran el paisaje de la zona.

Asimismo, es importante alentar desde las primeras etapas de la planificación una necesaria diversidad de usos y formas, que además de lograr una gran elasticidad para la acogida de cualquier tipo de actividad, tal y como ya ocurre en el P.T.A., donde conviven servicios, producción, investigación y equipamientos; todo ello puede aportar un gran dinamismo en su organización y forma

resultantes. Desde este punto de vista, se debe insistir en la dificultad permanente y el difícil equilibrio que debe mantenerse para "normar" procesos con una escasa definición de contenido y en consecuencia de forma. Probablemente, tal como se expone en los puntos siguientes del Estudio, el Planeamiento no pueda responder a la ortodoxia del Urbanismo tradicional y las figuras que regulen su desarrollo, deban presentar como característica indispensable, su posibilidad de ajuste permanente sin requerir complejas fórmulas administrativas para su tramitación.

2.4. EL PLANEAMIENTO. NECESIDAD DE UNA REVISIÓN DE LOS MECANISMOS TRADICIONALES DE GESTIÓN DEL SUELO INDUSTRIAL.

El área de estudio es objeto de atención desde hace varios años, especialmente por la Oficina de Coordinación de la Aglomeración Metropolitana de Málaga y la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga.

El modelo territorial definido por el Plan General del 83, se limitó a consolidar las áreas industriales en desarrollo y a establecer mecanismos de programación de nuevos suelos, en el caso de que la evolución del mercado lo aconsejara. Por esta razón no ha sido posible hasta ahora reconocer por el Planeamiento la nueva situación originada por la consolidación del PTA., la apertura de la nueva autovía del Guadalhorce, y lo que es más importante, el carácter metropolitano que estos suelos presentan, y que obliga a que la planificación pierda muchos de sus caracteres de autonomía y rigidez en la programación y clasificación de las áreas de crecimiento.

El documento del Plan aprobado inicialmente, mantiene una postura conservadora y no logra mostrar la contundencia que el nuevo eje supone en la ordenación del territorio que se extiende entre la Universidad y Campanillas. Sólo las

reservas AR-10 Merino y AR-11 Universidad, dan respuesta parcial a lo que era uno de sus objetivos prioritarios desde los primeros documentos del Avance. De análoga forma, en Campanillas las propuestas de suelo urbanizable no programado son fragmentarias y no acaban de definir una imagen coherente con la nueva estructura territorial originada por la autovía.

La herramienta hasta ahora empleada para la gestión urbanística de las grandes extensiones de suelos, es el Programa de Actuación Urbanística. Ello ha conllevado la indefinición de usos que en teoría el Plan General debe programar y sancionar con fórmulas de gestión adecuadas. Por dos razones:

- En primer lugar, por la necesaria coordinación con las intervenciones sectoriales de carácter público (en nuestro caso, ampliación del aeropuerto, encauzamiento del río Guadalhorce, desarrollo del PTA., ampliación universitaria, Renfe, etc.).

- En segundo lugar, por la estrecha vinculación que debe mantener el programa con el desarrollo de iniciativas privadas que puedan incorporarse de forma progresiva sin necesidad de requerirse figuras y fórmulas de gestión que desbordan

su capacidad y necesidades, no solo ya en lo que podríamos considerar actividades primarias, sino en lo que podrían considerarse actividades complementarias, pero que presentan un especial interés por su contribución a la vitalidad del proceso: (promociones hoteleras, de ocio y turismo, instalaciones de servicios auxiliares, actividades comerciales, etc.).

Las figuras que creemos necesarias, no pueden pues limitarse a ser un conjunto de determinaciones o pautas ordenadoras. La predeterminación de ratios de dinamismo económico, y por tanto efectos derivados en su entorno, la garantía de vínculos entre la promoción de una actividad y la propiedad del suelo, la limitación del precio del suelo que eviten efectos disuasorios, no es posible realizarse en ningún caso sin ahondar en las fórmulas de gestión del suelo industrial.

Para ello, en primera instancia se precisa de órganos institucionales con capacidad suficiente de decisión, y competencias excluyentes, que eviten las cada vez más habituales situaciones en las que una

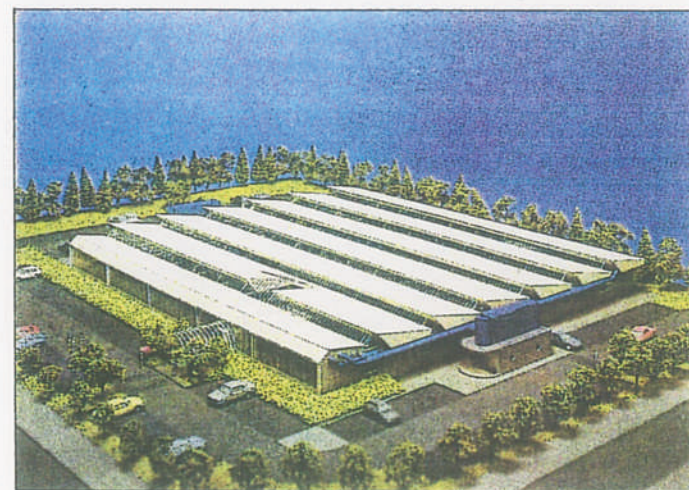
administración con sus competencias se convierte en muchos casos en "juez" y parte de una gestión.

Como primera aproximación a lo que podría ser una agrupación genérica de actividades dentro de una organización del espacio productivo, creemos que dentro del

área podrían definirse tres grandes tipologías, y tres formas específicas por tanto de gestión:

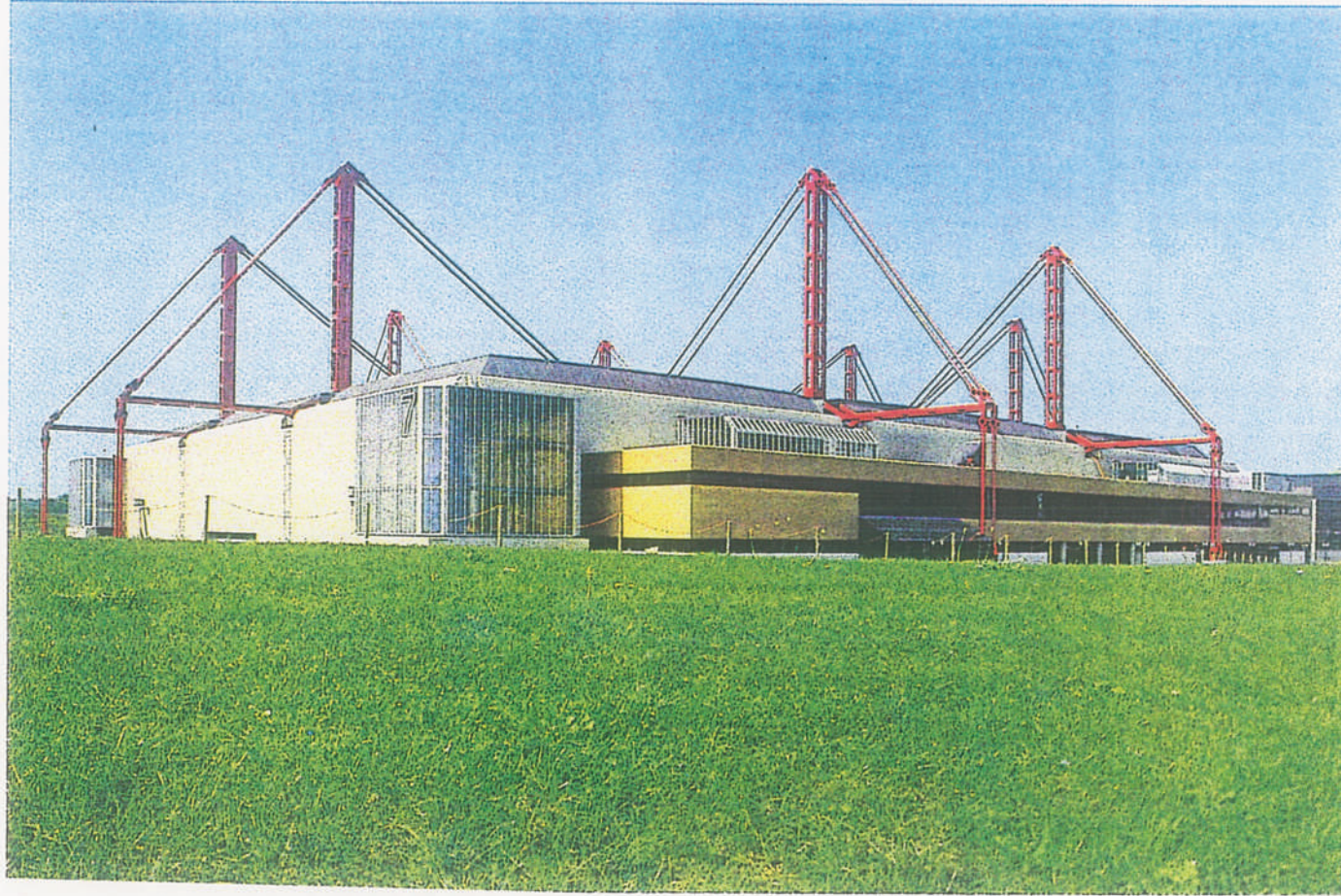
- Áreas destinadas al proceso clásico industrial, integrando almacenaje, centros de rotura de carga, centros de suministro especializados, áreas de montajes y manipulación de mercancías, industrias auxiliares, parques de proveedores, etc.

La forma de gestión de estos polígonos estarían muy próximas a las tradicionales; se desarrollarían mediante figuras de planeamiento y entidades de gestión propias de cada polígono. La diferencia tal vez más importante con los procesos clásicos de planificación sería su vinculación a funciones concretas que justifiquen su desarrollo, y por tanto permitan una especialización funcional de cada polígono; un prototipo sería la Finca de Trévenez, que debe poner en valor su proximidad al nuevo centro de mercancías y a Mercamálaga.



Las tipologías edificatorias cada vez más, expresan las nuevas formas de la industria y secuencias que se siguen en un proceso no convencional de producción.

Birmingham International Arena



- Áreas destinadas a desarrollar actividades productivas de mediana y gran escala.

Su gestión sería directa y finalista, destinada a un proceso fabril determinado con una demanda de suelo y posición concretas. El soporte territorial necesario se entiende que por su escala queda garantizada por los programas de urbanización general de la zona; únicamente por

tanto, se precisa de un ente gestor que coordine e institucionalice la presencia de la administración, con un programa muy flexible y ágil en la captación de empresas y nuevas actividades.

QUOTRON



- Por último áreas destinadas a albergar servicios de apoyo a las actividades industriales.

En ellas, la gestión debe entenderse como un proceso ligado a un programa de nuevas actividades que deben dar respuestas a las demandas derivadas de los propios procesos industriales que se desarrollen. Áreas de desarrollo científico ligadas a la universidad, centros especializados de almacenaje y producción de la

zona aeroportuaria, o centros terciarios para albergue de servicios de apoyo a la actividad industrial.

Un caso tipificador de estos procesos podría darse en las áreas de expansión del campus universitario, donde a pesar de existir una cierta predominancia de las actividades investigadoras y de formación, debe estimularse la presencia de actividades empresariales, o la posibilidad de crear áreas residenciales preferentemente con aptitudes especiales para su destino a residencia de estudiantes o del profesorado.

2.5. FACTORES EXÓGENOS CON INCIDENCIA EN EL DESARROLLO DEL TRIÁNGULO.

La corona rural y turística que configura la zona baja del Valle del Guadalhorce, presenta una base económica ligada a la agricultura, pero con claros indicios de transformación producidos por la presión del litoral, las urbanizaciones de segunda residencia y el comercio comarcal.

Desde que en 1989 se comprobó con las trágicas inundaciones la gran fragilidad del territorio metropolitano, se originó una primera y clara aproximación entre los municipios de la aglomeración de la parte baja del Valle, en la que empiezan a prevalecer los intereses comunes frente a los clásicos antagonismos locales. Obras como la presa de Casasola del río Campanillas, la limpieza de los arroyos y vaguadas, el proyecto de encauzamiento del río Guadalhorce y obras de forestación complementarias, se revelaron absolutamente imprescindibles, y dieron lugar a una demanda solidaria de intervenciones por los diversos estamentos de la Administración.



El Valle de los Alhaurines y la Sierra, pueden consolidarse como núcleos residenciales de albergue de las nuevas actividades del Valle. De esta forma, la ciudad desdibuja sus fronteras municipales reconociendo una realidad socioeconómica de mayor escala.

A su vez, la influencia que sobre los municipios limítrofes a Málaga comienzan a ejercer sus grandes focos de escala metropolitana, influencia que se ve favorecida por la mejora de las comunicaciones, tiene su mejor ejemplo en el cambio de actitudes que en todos ellos ha ejercido la consolidación del PTA.

Se puede pues concluir, que el desarrollo del Valle como aglomeración, es un proceso irreversible al carecerse en Málaga de otras alternativas para su expansión.

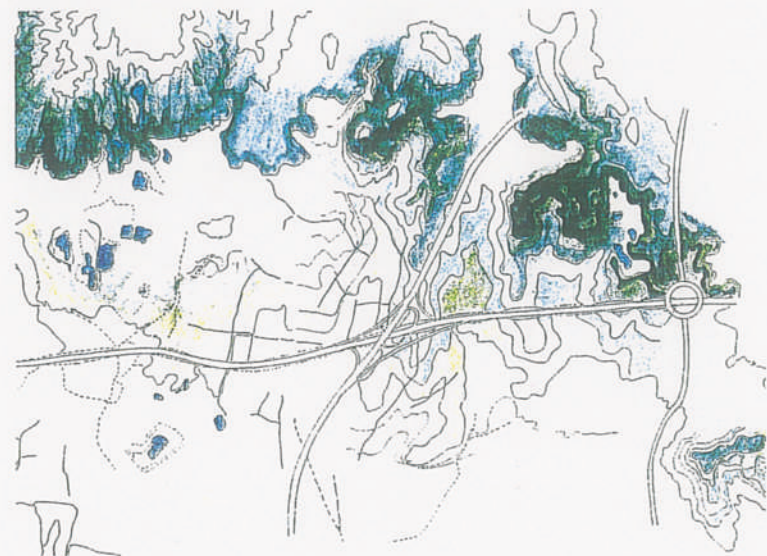
La configuración de un sistema integrado de núcleos y áreas urbanas dispersas en la parte baja del Valle, aporta al Triángulo un nuevo valor de centralidad hasta ahora no considerado. No obstante, la consolidación de estas tendencias dependerán del comportamiento de la economía urbana, dando lugar a unos plazos más o menos dilatados de maduración. La importancia de la autovía de Campanillas y el nuevo puente de Cártama, para extender la actividad en la zona baja del Valle, incorporándose a la aglomeración, comienzan a detectarse, a pesar de no haber transcurrido aún dos años desde su apertura.

Por último, sistemas territoriales como son el puerto de Málaga o el ferrocarril, y que aparentemente podrían quedar al margen de la operación, deben vincularse a ella, y ejercer su influencia dentro del nuevo marco relacional originado por la economía y escala de la aglomeración. No se puede

pues, mantener una propuesta al margen de las decisiones estratégicas que sobre estos sectores del transporte van a adoptarse en los próximos años, y que dentro del área de estudio, tendrán incidencia sobre todo en las actividades que se desarrollen en el entorno de influencia del nuevo Centro de Transportes de Mercancías por carretera.

Como paso previo al trabajo propositivo, se ha realizado un análisis territorial en el que se trataron de extraer las características y rasgos morfológicos más destacados del área en estudio.

orografía



preexistencias

topología y aptitudes



2.6. EL MEDIO AGRÍCOLA COMO VALOR ESTRUCTURAL EN LA ORGANIZACIÓN DEL VALLE.

Este proceso presenta un claro riesgo de degradación del medio y pérdida de interés de la producción agrícola, como sustento esencial de una economía rural, hecho que se ha constatado en múltiples casos similares.

Es por ésto que la preservación del espacio agrícola, tanto en su faceta económica como en la de garante de una calidad ambiental indispensable, se convierten en un objetivo ineludible del proceso.

Debe evitarse la repetición de modelos de desarrollo periclitados aplicados en la década de los sesenta, que partían de infravaloraciones interesadas del territorio ocupado por huertas y regadíos, conduciría a situaciones sin retorno clásicas de las grandes aglomeraciones, y que precisamente por su fracaso dan origen en este momento a las ventajas y oportunidades que presentan las ciudades de escala media.

La cada vez mayor demanda de grandes superficies destinadas al ocio y recreo, de los habitantes de la ciudad, puede servir de soporte más que de excusa, para una mejora general del paisaje rural, de sus hitos, de sus caseríos y cortijadas... etc. Sin embargo, esta tendencia no puede suplantar la importancia de la agricultura como recurso básico para

el equilibrio del Valle, y por tanto, como ya se han hecho en otras situaciones similares, cualquier intención debe servir de apoyo a la reimplantación de la agricultura como tejido primario en el que el resto de las actividades se encajan haciéndola partícipe de los beneficios que supone la modernización y mejora de las condiciones de desarrollo, y por tanto, aportando ventajas más que creando tensiones a su mantenimiento.



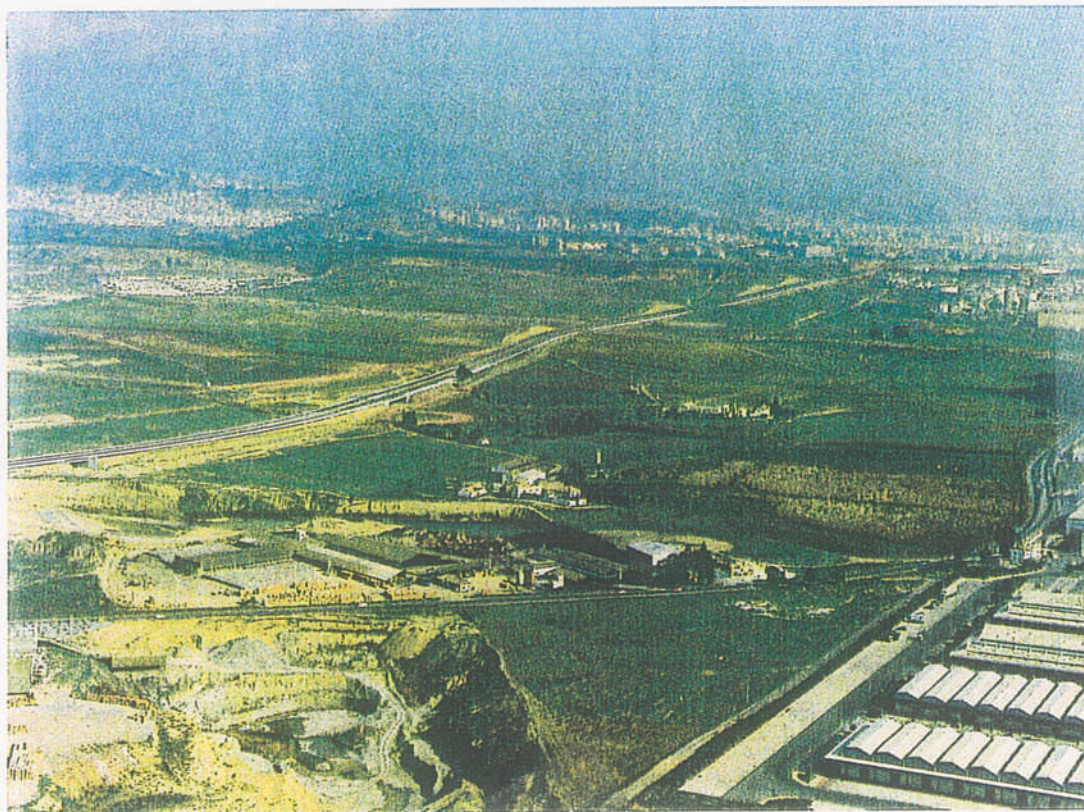
3. VENTAJAS DEL ÁREA EN ESTUDIO. EL TRIÁNGULO.

3.1. SU POSICIÓN ENTRE EL VALLE Y LA CIUDAD.

La configuración del Guadalhorce, como valle abierto con un cauce divagante en un amplio estuario aterrado en épocas geológicas muy recientes, ha facilitado una colonización escasamente condicionada por la orografía. De hecho, su transformación se ha realizado mucho más ligada a la atracción que sobre sus llanuras ha ejercido históricamente la ciudad, que a su propia naturaleza "lineal". Este hecho, ha favorecido una serie de relaciones topológicas, en las que ha primado el proceso expansivo y radial de Málaga, con lo que su calado se ha realizado de forma compartimentada y aislada a lo largo del cauce y apoyándose en sus sucesivos ejes radiales de comunicaciones.

Esta forma de ocupación, ha favorecido situaciones paradójicas en las que áreas colindantes, mantienen un nivel de aislamiento casi absoluto, mientras que se mantienen unos vínculos muy potentes de cada una de ellas con ejes y focos relativamente distantes. De hecho, los últimos crecimientos industriales del Polígono de El Guadalhorce, se han identificado más con el eje de la antigua carretera de Cádiz, y el Litoral oeste, que con las áreas industriales limítrofes o los suelos de la ribera opuesta, de los que se ven separados por el cauce o la barrera ferroviaria.

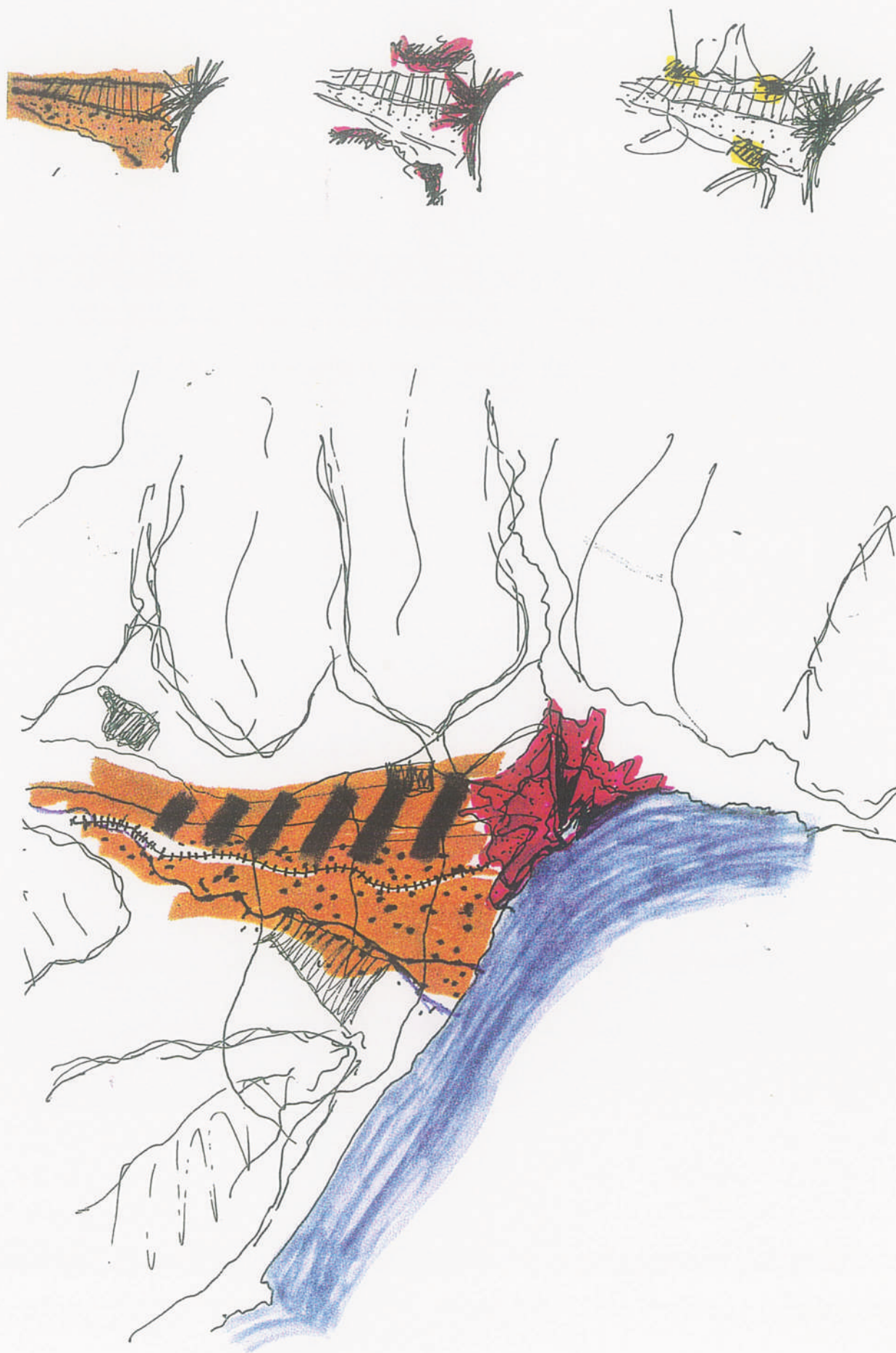
Esta misma situación, se mantenía hasta hace escasamente dos años en las suaves laderas que conforman la divisoria imprecisa entre la cuenca del Guadalhorce y la de los pequeños arroyos que drenan directamente al mar. La reciente construcción de la autovía del Guadalhorce, y su salto a la otra ribera en el límite de Málaga o Cártama, ha quebrado este modelo de enclaves aislados, y ha abierto la posibilidad de una lectura homogénea de la extensa bolsa de suelos que constituyen la transición entre el Valle y la Ciudad, y que son precisamente el objeto de este estudio. Pero lo



El área central del triángulo, se sitúa en suelos vacantes con un relieve apto para su ocupación progresiva y vertebrado por la nueva autovía del Guadalhorce.

que es más importante, han permitido descubrir la potencialidad tremenda de unos suelos que hasta ahora, se encontraban excesivamente alejados e inaccesibles para poder considerarse parte de la ciudad, pero que con la construcción de la autovía, se sitúan a distancias inferiores a las de cualquier polígono tradicional de las áreas centrales, y de las nuevas áreas de centralidad periférica de la aglomeración: Parque Tecnológico y Universidad. Con todo ello, se ha perdido un poco más de dos años, la noción de "gradualidad", que ha sido el principal factor de limitación al crecimiento, debilitándose el clásico modelo radioconcéntrico de la ciudad y la tendencia de unos crecimientos de dentro hacia afuera.

La aparición del corredor, por otra parte, ha acentuado el claro desequilibrio y dualidad que se ha mantenido en la parte baja del Valle, haciendo aún más necesario el establecimiento de vínculos entre ambas márgenes. El proyecto de una nueva vía de acceso norte al aeropuerto, pretende en gran medida dotar de una nueva conectividad a estas márgenes que hasta ahora mantenían una absoluta dependencia de relaciones con el eje costero como único motor para su crecimiento. Las ventajas que pueden suponer esta nueva conexión entre las dos márgenes, y del aeropuerto como foco de dinamismo económico con su entorno industrial, no debe ocultar el riesgo que supone la apertura de esta nueva relación, sin la adopción de unas medidas que permitan desarrollar un modelo territorial coherente con la posición central que estos suelos situados al norte del aeropuerto, van a disponer.



3.2. SU FÁCIL MORFOLOGÍA Y ADAPTACIÓN PARA USOS PRODUCTIVOS.

El área de estudio se sitúa en las laderas del valle del Guadalhorce. Son terrenos con una orografía suave, de escasa complejidad y que presenta como cualidad, la extensa amplitud del espacio dominado desde ella (toda la zona baja del valle y la Sierra de Mijas).

Las arcillas que predominan en la formación de los suelos, da origen a una pobreza edafológica y una gran dificultad para el desarrollo de especies arbóreas propias del clima mediterráneo. A su vez, su explotación para usos extensivos de secano, como pastizales, ha hecho desaparecer los escasos vestigios de la vegetación autóctona, alcanzando esta transformación incluso a la red de drenaje que hoy se limita a unas torrenteras de dimensiones escasas y cauces forzados por la propia conveniencia de las explotaciones agrícolas en el pasado siglo, hasta el punto de que en algunos casos, llegan a perderse y el drenaje se produce a acequias históricas como la de los Labradores.

Todos estos factores, a pesar de suponer aparentemente un cierto "handicap" en el desarrollo de la zona, desde los primeros análisis del estudio, lo hemos considerado como un recurso potencial, que debidamente utilizado puede convertirse en una ventaja para un tipo de colonización

extensivo y cuyo proceso de desarrollo puede alcanzar varias décadas; se debe tener presente que el crecimiento va a ser lento, lo que obligará a mantener extensas áreas en su estado primitivo, durante las primeras etapas del desarrollo.



La explotación de los recursos que ofrece un paisaje de gran aridez, puede convertirse en un rasgo identificador de alto valor.

3.3. CONEXIÓN A LAS ACTIVIDADES DE LA UNIVERSIDAD Y DEL P.T.A. SU EVOLUCIÓN HACIA FORMAS PROPIAS DE UN CORREDOR.

La pérdida del modelo convencional, conduce a un desarrollo mucho más autónomo de cada zona, y sobretodo a que el factor oportunidad intervenga de forma mucho más decisiva en la ocupación y destino de los suelos.

Con este argumento, la autovía recién construida a pesar de su necesario aislamiento, deja de ser un elemento pasivo en el territorio, y constituye un eje de excepcionales ventajas, que está abocado a convertirse en corredor urbano.

Esta tendencia se ve además favorecida por su excelente posición en el territorio. Generalmente las nuevas arterias de gran capacidad son elementos tangenciales a un área consolidada, cuyos extremos no muestran una "tensión" de desarrollo. Sin embargo, el efecto inducido por las grandes aglomeraciones en sus grandes carreteras de entrada a distancias considerables de los espacios centrales que las anclan; en el caso de Málaga, este proceso se origina con la nueva autovía a escasamente 6 km. del área central, en suelos que además se ven tensionados al situarse en el extremo opuesto el Parque Tecnológico y el nuevo Centro de Intercambio de Mercancías.

Entender desde las primeras etapas de consolidación, que la accesibilidad potencial se restringe a los posibles puntos de enlace por la autovía, resulta importante. La proximidad entre los nudos ya existentes de El Viso y Trévez, hacen muy difícil la construcción de nuevas soluciones; tan solo parece posible realizar un posible enlace entre ambos, que se situaría aproximadamente en las espaldas de la antigua fábrica de amoníaco.

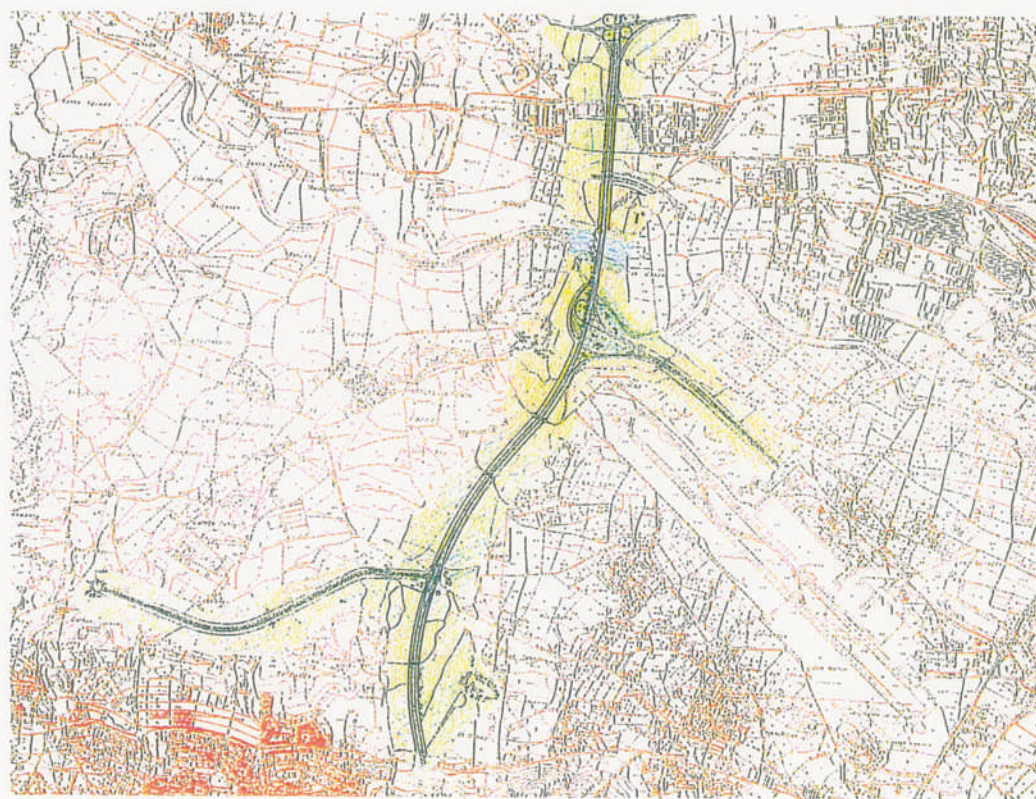
Este hecho, resulta esencial para entender la lógica que deberá seguir cualquier demanda de implantación, valorando como focos de importancia estratégica, a aquellos que se sitúan en la proximidad de los enlaces; en ellos se centrará el dinamismo de las primeras etapas. De hecho, la construcción del Centro de Mercancías en la Finca de Trévez, muestra este valor singular y constituye un primer embrión de actividad.

3.4. SU PROXIMIDAD AL AEROPUERTO COMO FOCO DINAMIZADOR DE LA AGLOMERACIÓN.

En segundo lugar, la construcción del nuevo acceso al aeropuerto, del que se disponen el Estudio Informativo aprobado, y que partirá del enlace de Trévenez, significa la conexión de todo el área con la margen derecha, donde existen focos de actividad y áreas residenciales, pero lo que es más importante, se encuentra el aeropuerto al que se pretende dotar de un nuevo acceso.

El aeropuerto, hasta ahora no ha hecho patente su importancia en la organización de las áreas periféricas de la ciudad. Su excesiva dependencia de los vuelos internacionales que tienen como destino la Costa, ha hecho que se considerara como un aeropuerto turístico con escasa incidencia en el desarrollo de actividades de la ciudad. Sin embargo, las experiencias realizadas en la década pasada en otros aeropuertos de características similares, muestran la innegable capacidad de generación de nuevas dinámicas económicas en su entorno próximo, que se ven favorecidas por su vinculación al tráfico aéreo. El abaratamiento de los costos y la potenciación de los fletes de mercancías, junto a la necesidad de crear nuevas áreas de mantenimiento en las terminales, hace previsible que el proceso se suceda en Málaga en los próximos años, y que se origine un nuevo foco de tensión económica, dando pie a la aparición de

numerosas áreas de servicios complementarios en la zona baja del Guadalhorce. La posibilidad que ofrece el nuevo acceso, para "abrir" la economía del aeropuerto hacia la zona objeto del estudio, crea unas expectativas que a pesar de no incidir de forma directa en la creación de suelos especializados, si originará tensiones por las ventajas de estos suelos para actividades ligadas al transporte aéreo: mercancías perecederas, servicios currier, o empresas de asistencia al propio tráfico aéreo o a sus servicios en tierra, pueden encontrar notables ventajas caso de situarse en estos suelos cercanos al aeropuerto, y actualmente vacante.



4. NECESIDAD DE UNA SOLUCIÓN GLOBAL EN LA QUE SE INTEGRE LA TOTALIDAD DE LAS INICIATIVAS POSIBLES. FACTORES NECESARIOS PARA ESA INTEGRACIÓN

4.1. LA CALIDAD DEL ENTORNO COMO RECURSO ASOCIABLE A TODOS LOS PRODUCTOS. INTERVENCIÓN DE LOS OPERADORES PÚBLICOS

Como se exponía en el apartado 1.5, la cualificación resulta en estos momentos necesaria para cualquier proceso de formación de nuevos suelos productivos.

Del análisis detenido de los rasgos morfológicos del área, se pueden destacar una serie de factores, que podrían constituir unos rasgos potentes de identificación del área, y convertirlos en imágenes corporativas de todas las actividades que inicien el proceso de su ocupación:

- La gran amplitud y dominio del Valle asociado a un escenario constituido por la Sierra de Mijas, y que se ve acentuado por la gran luminosidad casi permanente que refuerza los contrastes, constituye al igual que en el recinto del Parque, uno de los principales factores a potenciar.

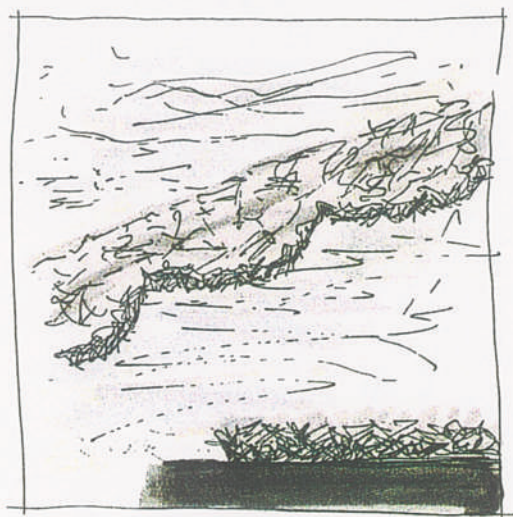
Evidentemente, la amplitud favorece una ocupación de baja densidad, en la que los diferentes enclaves, se vinculen por los elementos primarios de la urbanización general del área, bien como espacios abiertos o como trazas viarias. Como tales, todos estos elementos, deben lograr una estructura orgánica que facilite una lectura rápida y sencilla de la unicidad en la que se integran todos ellos.



Torrentes

- En segundo lugar la aridez, debe dejar de ser un factor negativo para convertirse en una peculiaridad identificadora de un espacio productivo situado en un clima mediterráneo.

Para incorporar estos factores a la imagen del área, se han efectuado una serie de análisis y extraído lo que consideramos los rasgos morfológicos de mayor presencia.



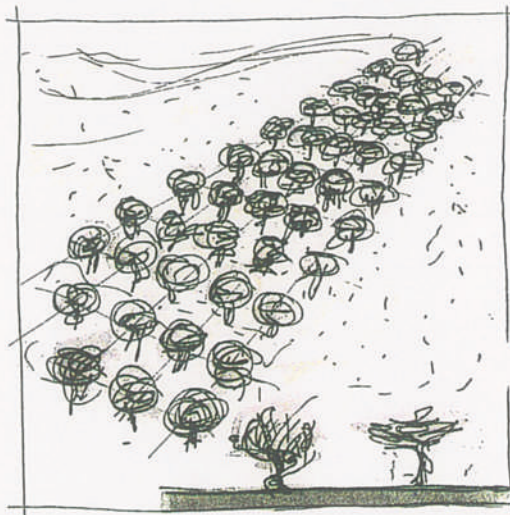
Escarpes

- Reconocimiento de la estructura del contraste presente entre la suave orografía del área y las sierras situadas a su espalda.

- La preexistencia de una débil estructura de ocupación, con una división de propiedad sencilla y extensa, y una trama de senderos y caminos discontinua, cambiante y poco condicionada por la orografía.

- La identificación de unas vaguadas menores, pero de gran importancia en la compartimentación del paisaje, como líneas verdes que destacan dentro de la monotonía de estos suelos.

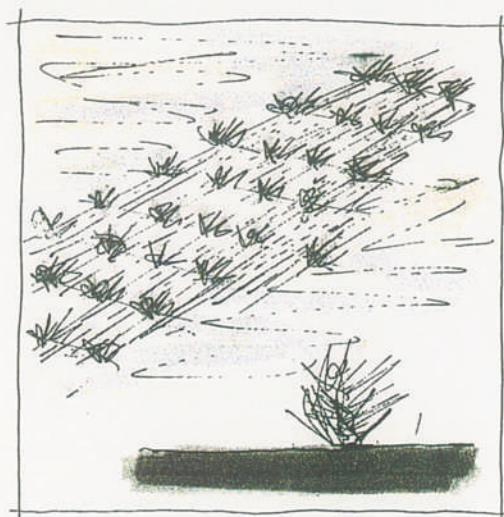
- Y por último, la permanencia de los abancalamientos agrícolas, como forma indirecta de segregación, y la facilidad para crear escarpes como muestran las numerosas canteras de extracción de áridos destinados a las cerámicas.



Huertas frutales

Todos estos recursos, por su escala, no pueden considerarse como elementos asociables a la urbanización de cada enclave, y deben entenderse más como rasgos genéricos a desarrollar dentro de una función estructural del área en su conjunto.

La experiencia del P.T.A., muestra la conveniencia de crear "hilos conductores" para mantener una cierta armonía en el desarrollo de diferentes espacios mediante la utilización de elementos comunes a todos ellos; una plataforma viaria, y que mantiene una cota uniforme de urbanización, o la utilización de una vaguada como espacio abierto de referencia de todas ellas, puede y debe utilizarse para lograr esa "imagen global".



Vegetación autóctona

En el caso del Triángulo, estos elementos por su escala, desbordan el marco de una urbanización local, sobretudo porque de su función no se va a beneficiar exclusivamente los nuevos usuarios internos. De todo ello, extraemos como conclusión, que la construcción del área depende de la convergencia de inversiones de muy diferente naturaleza, con una participación importante de programas públicos, que independientemente de su función primordial, deben realizar un esfuerzo de atención a su valor como recursos estructurantes de los nuevos suelos productivos.



Barreras vegetales

El programa de mejora de los cauces urbanos desarrollados por la Administración Central y Autonómica, con objeto de mejorar su capacidad de drenaje, o los programas de forestación que deben acompañar a los primeros en la parte alta de las cuencas, pueden ser recursos esenciales para la configuración de los elementos primarios organizadores del área, así como para la constitución de un paisaje.

En segundo lugar, la necesidad de restaurar los taludes en la autovía de Campanillas, y proceder a la construcción de vías de servicio, que repongan las servidumbres junto a las necesarias mejoras de la MA-401 y MA-405, pueden contribuir como esfuerzo inversor a la creación de elementos viarios esenciales en la vertebración del Triángulo.



Enclaves de oasis

Por último, las obras de rectificación del cauce del río Guadalhorce ya adjudicadas, pueden contribuir de forma decisiva a la organización de un extenso parque fluvial, como eje medular de todos los suelos industriales de la aglomeración.

4.2. LA VINCULACIÓN A LOS TRES FOCOS DE MAYOR DINAMISMO. UNIVERSIDAD, P.T.A. Y AEROPUERTO, DEFINICIÓN Y LOCALIZACIÓN DE ACTIVIDADES QUE ESTABLECEN ESOS VÍNCULOS.

La comunicación primaria entre el área y los focos que generarán en ella actividad, está garantizada con la autovía de Campanillas, y el nuevo acceso en proyecto al aeropuerto. Sin embargo, existen otro tipo de vínculos: económicos, de identificación, de complementariedad de recursos..., que deben ser desarrollados para lograr las sinergias deseables entre estos suelos y sus focos de tensión.

Probablemente, en las primeras etapas de crecimiento y ocupación, se mantengan dos dinámicas paralelas, que solo serán convergentes con la consolidación posterior del área. En una primera etapa, se mantendrán iniciativas de desarrollo industrial latentes y de escasa trascendencia. Sin embargo, la influencia externa ejercida por los tres focos, debe ser patente con la organización de áreas preferentemente dedicadas a albergar las actividades originadas por esta influencia. Por ello, es necesario desde estos primeros análisis precisar las posibilidades reales de ejercer esta influencia y la localización preferente que van a buscar las actividades originadas por esta dinámica. Se invierten así los criterios clásicos de planificación en los que la definición de un modelo de organización

espacial, es determinante para el establecimiento de una zonificación y asignación de usos; la organización del área debe encontrar fórmulas que se ajusten a la tremenda elasticidad del mercado de suelo productivo, y a las incertidumbres en el desarrollo de nuevas actividades.

Esta elasticidad, no significa el desarrollo en un vacío metodológico, sino más bien la necesidad de entender por los métodos, la lógica de preferencia que se va a originar sobre los suelos vacantes para lograr el diseño de una estrategia que fácilmente pueda ajustarse a lo largo de las diferentes etapas. Por esta razón, y como premisas previas para la elaboración de propuestas de organización del espacio, se ha realizado un análisis de demanda genéricas que van a ejercerse sobre el área de estudio.

La Universidad.

La influencia sobre el área, se desarrolla bajo tres tipos de funciones:

- La primera, resulta de su propia lógica de desarrollo demandando nuevos suelos para actividades académicas que no tienen posibilidad de instalarse en el casi agotado Campus de Teatinos.

En concreto, la Universidad de Málaga, en su programa a medio plazo incluye una serie de licenciaturas sin ubicación posible en el recinto universitario actual, y que por tanto requerirán la construcción de nuevas facultades y centros de formación. Entre ellos destacamos,

- Facultad de Ciencias de la Información.
- Facultad de Traductores e Intérpretes.
- Complejo de Estudios Turísticos.
- Complejo de Ciencias de la Salud.
- Escuelas Universitarias de Graduados Sociales y Trabajo Social.



Los nuevos edificios universitarios representan con sus formas, la proyección que la universidad ha adquirido como germen innovador en la ciudad.

- En segundo lugar, la actividad académica, cada vez precisa más en su entorno de espacios destinados a actividades complementarias. Desde usos residenciales: residencias de profesores, colegios mayores, viviendas de estudiantes, hasta actividades terciarias y comerciales privadas, que se benefician de su íntima relación con la actividad académica: centros de investigación privados, laboratorios, centros de enseñanzas especializadas, centros de documentación, librerías científicas, empresas de servicio de venta y mantenimiento de instrumentación académica, generan unos tejidos de gran dinamismo y que requieren espacios cada vez más ajustados a estas funciones y muy ligados a los complejos universitarios.

De todo ello se concluye, que la universidad requiere para su desarrollo una extensa área de reserva en la que combinar actividades institucionales con centros privados o áreas residenciales de carácter mixto, en las que la promoción, a pesar de poderse hacer por iniciativas privadas, deben estar íntimamente ligada al propio "tempo" de expansión del Campus de Teatinos.

P.T.A.

Las actividades ligadas al P.T.A., son generadas por el efecto de reproducción geométrica de las iniciativas maduras dentro del Parque. Todas ellas, presentan una clara vinculación a sus núcleos originales, y en muchos casos resulta indispensable que se sitúen en su proximidad. Por esta razón, el Parque Tecnológico se ha planteado la creación de unas Áreas de Reserva limítrofes al recinto en el que alcanzado un nivel de consolidación interna, se pueda crear una oferta alternativa para emplazamiento de actividades que puedan presentar claros inconvenientes para su inclusión en el recinto: áreas destinadas a proveedores, centros de servicios auxiliares y de mantenimiento, o simplemente áreas de almacenaje de las propias instalaciones internas, pueden suponer en un momento determinado de su desarrollo, la posibilidad para mantener actividades que por su dinamismo, hayan agotado su posibilidad de mantenimiento en el interior del Parque.





Por otro lado, actividades residenciales y de ocio, pueden servir de eficaz estímulo para la atracción de nuevas líneas de desarrollo del recinto, sin necesidad de que se ubiquen en su interior.

De esta forma, el Parque ejerce una influencia sobre su entorno, que es necesaria considerar, habilitando reservas que permitan la aparición de nuevas actividades, derivadas de esa influencia.

Aparte de estas reservas, el Parque, como se exponía en apartados anteriores del estudio, puede aportar una imagen corporativa, con una difusión en los mercados internacionales de otros emplazamientos, en los que puedan desarrollarse actividades y procesos productivos vinculados a la innovación generada por el recinto. Experiencias como la de Atlanta, o en un línea mas tradicional la de Cambridge, pueden ser referencias de la eficacia que adquieren la interrelación entre varios procesos de desarrollo simultáneo: parques Industriales, parques empresariales, áreas de reserva destinadas a la implantación de procesos fabriles de gran escala, pueden alcanzar un alto nivel de competitividad en el mercado internacional como asociación a espacios ya introducidos con claro éxito.

La única condición que estas actividades podrían imponer para su desarrollo, no se deriva tanto de la localización en el entorno del Parque, sino su clara vinculación con una potente comunicación entre ellas, y sobretudo la presencia de unos factores identificadores de ambos procesos como pertenecientes a una misma idea.

Aeropuerto.

Por último, el aeropuerto inicia unas etapas de gran dinamismo que al igual que en los dos casos anteriores, lo convierten en un foco de interés dentro de la estructura económica de la aglomeración.



Cada vez se encuentra más extendida la tendencia a fortalecer las instalaciones aeroportuarias con la creación de áreas de servicio que apoyen y fortalezcan su actividad, y a su vez se puedan beneficiar de los factores de oportunidad originados por la proximidad a las instalaciones de un aeropuerto, utilizado en el caso de Málaga por más de 5 millones de pasajeros al año, y que en un plazo no superior a 10 años, utilizarán 8 millones. Por esta razón, resulta esencial establecer los mecanismos que faciliten la disponibilidad de espacio necesario, para nuevas funciones que consoliden la influencia y peso del aeropuerto, en el espacio aéreo europeo.

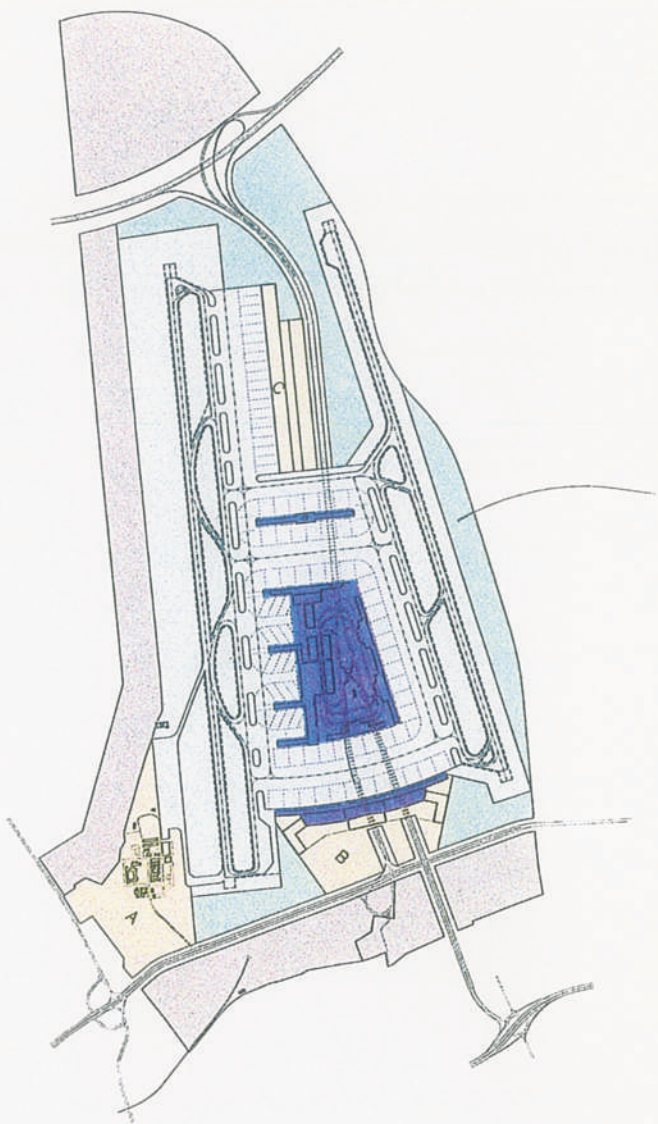
Estas actividades responden habitualmente a diferentes categorías de forma genérica que podríamos agrupar bajo los siguientes conceptos.

- Usos originados por la propia dinámica aeroportuaria en sus terminales: hoteles, zonas de empresas, servicios de alquiler de vehículos, de catering, de mayordomía...
- Usos que se apoyan en la economía de escala del aeropuerto.
- Usos orientados a consolidar las funciones de imagen del aeropuerto.

En general, todas estas funciones, requieren como factor esencial para su buen

	AREA DE MANIOBRAS	402.87 Ha.	
	AREA DE TERMINALES	50.27 Ha.	
A	AREA DE APOYO LOGISTICO	36.18 Ha.	BASE AEREA
B		23.02 Ha.	SERVICIOS DE APOYO AL AEROP.
C		17.44 Ha.	ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y SERVICIOS TERCARIOS
	ESPACIOS LIBRES Y PARQUES	106.57 Ha.	
	ZONA DE PROTECCION	214.61 Ha.	

funcionamiento, un emplazamiento próximo a otras actividades a las que prestan su complementariedad. En concreto, todas las actividades ligadas a servicios de pasajeros deben situarse lo mas próximo posible a las propias instalaciones de la terminal; este el caso de las áreas hoteleras o los centros de servicio empresarial, o las propias oficinas de compañías aéreas y operadores turísticos. En segundo lugar, las compañías más vinculadas a la carga aérea, a los servicios de catering y mayordomía, o bien al alquiler de vehículos y otros servicios requieren disponer de espacios auxiliares próximos a sus oficinas comerciales, dentro del aeropuerto; todas ellas constituyen lo que se denomina un área de apoyo logístico, en la que además cabe la posibilidad de instalar empresas relacionadas con las tecnologías propias de la función aeroportuaria: mantenimiento de motores, o de sistemas de ayuda a la navegación, servicios de mayordomía, catering, u otros servicios no necesariamente vinculados al aeropuerto, como son los centros de manipulación de mercancías perecederas o de consolidación de carga.



AENA ha elaborado un primer avance de ordenación del sistema aeroportuario, en el que se reflejan las claves de su organización futura: segunda pista, área de terminales, área de apoyo logístico, etc.

4.3. LA DIVERSIDAD. TIPO DE USOS Y ACTIVIDADES POSIBLES.

Si la garantía para realizar el proceso, estriba en una intervención selectiva por los agentes públicos en un conjunto de aspectos estratégicos, el logro de los resultados dependerá en gran medida de las posibilidades que se abren para admitir en su interior, cualquier tipo de actividad posible, garantizando una localización para cada uso posible, que no altere el equilibrio preexistente y a su vez, tenga la seguridad de no verse perjudicada por futuras operaciones en su entorno.

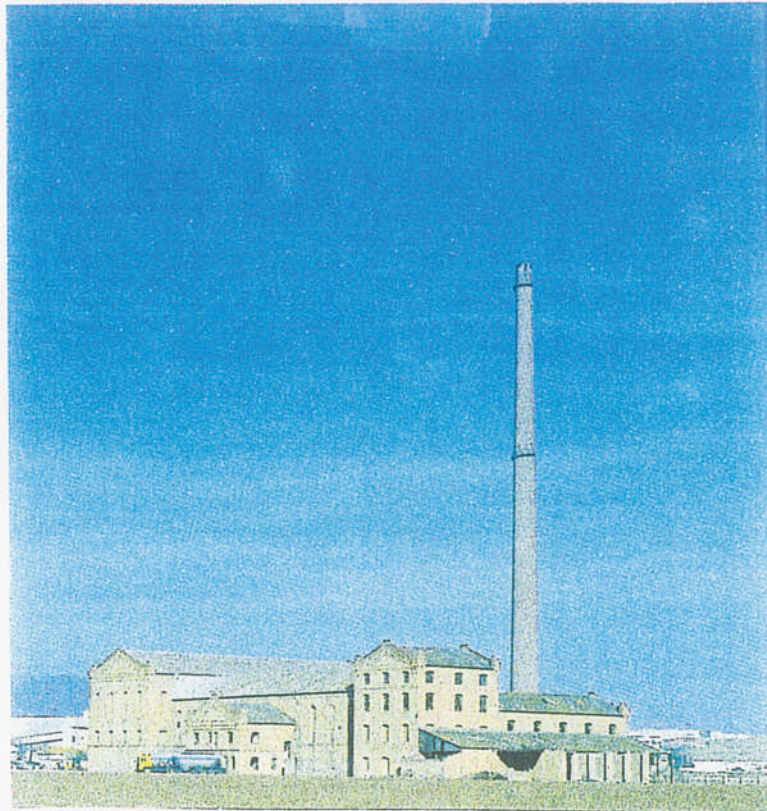
Con esa premisa, los usos y actividades que se prevén emplazar en el área objeto de estudio, y que por tanto deberán ser contemplados por las normas reguladoras genéricas, son los siguientes:

- Universitarios, con toda clase de servicios complementarios incluida la residencia, Colegios Mayores y Centros Universitarios de Docencia e Investigación, Zonas Sociales, Equipamiento cívico comercial, Áreas libres, Áreas deportivas y todos los elementos de urbanización y medio ambiente urbano correspondientes.
- Industriales, con toda la caracterización de la morfología actual y las nuevas tendencias de espacios industriales, de producción,

montaje, instalación de componente, almacenaje e intercambio, en diversas fórmulas:

Grandes superficies industriales en manzanas en edificación exenta, grandes superficies industriales en manzanas cerradas, parque industrial, parque empresarial y rehabilitación industrial y rehabilitación de antiguos complejos fabriles agrarios.

- Servicios, parques de actividad complementaria o independiente de las anteriores, pero cuya instalación coordinada con éstos favorece la concentración de recursos y equipamientos, compatibles con áreas residenciales y de ocio.
- Ocio y Deportivo. Además de las áreas locales que correspondan según el Reglamento de Planeamiento se establecerán varios complejos de usos deportivos y lúdicos en torno a las áreas verdes más importantes, a la Fábrica de la Corchera, hipódromo, golf, deporte universitario y campos de atletismo e instalaciones de barrio.



- Residencial. Se propone áreas residenciales compatibles con todos los usos anteriores en todas las zonas, preferiblemente en el lado norte del Triángulo y también en el norte de cada una de las zonas. Se entienden como áreas cualificadas como mínimo de Viviendas de Protección Oficial y en ordenaciones plurifamiliares exentas de baja densidad, agrupadas en pueblo típico o en ciudad jardín, y como ensanche de las tramas residenciales existentes en las barriadas actuales (CTP, UAS, UAD, etc.).

Además de estos usos y actividades genéricas se dará prioridad a todos aquellos que tengan relación con el ámbito universitario o de investigación y desarrollo productivo que impulsen o utilicen nuevas tecnologías ligadas al Parque Tecnológico, la Universidad o el Aeropuerto.

4.4. UNA PRIMERA ESTRUCTURA VERTEBRADORA DEL ÁREA. DELIMITACIÓN DE ÁREAS HOMOGÉNEAS Y SISTEMAS DE INTERÉS ESTRATÉGICO.

La organización interna del área de estudio.

El área se estructura a partir de dos grandes operaciones viarias:

La primera ya realizada en la autovía de Campanillas, la segunda se encuentra pendiente de realización y es el acceso norte al aeropuerto y su posible prolongación, hasta conectar con la vía tangencial, constituyendo una circunvalación a las zonas industriales y de ensanche de la ciudad.

Esta estructura, la diferente naturaleza morfológica, y la existencia de actividades ya consolidadas, permiten identificar cinco grandes unidades homogéneas, con procesos internos diferentes.

- El área central, que da origen al estudio, esta constituida por los suelos situados en los primeros kilómetros de la nueva autovía de Campanillas.
- El área situada en la ribera del Guadalhorce como espacio de alto

valor ambiental, y cuyo futuro debe diagnosticarse partiendo de dos hechos: la dificultad de sostener la agricultura como actividad económica autosuficiente, y por otro lado la oportunidad que ofrece para construir un espacio abierto de gran valor como "eje verde" de toda la operación, extendiendo su influencia aguas arriba de la zona donde esta prevista la realización de las primeras obras de rectificación del cauce.

- En tercer lugar, el espacio aeroportuario en el que se deben habilitar áreas de reserva para la expansión de sus instalaciones con un programa coherente con la evolución del tráfico aéreo y su demanda de nuevas funciones complementarias.

- En cuarto lugar el área de Campanillas, y la necesidad de invertir la tendencia de sus crecimientos, entendiendo que la autovía ha alterado las tensiones de expansión previas de este núcleo.
- En quinto lugar, el Parque Tecnológico, con su dinámica interna de crecimiento, que debe entenderse como el embrión inicial de un proceso a un impreciso de desarrollo del valle bajo de Campanillas.

Criterios para el desarrollo de organización interna de cada una de estas piezas.

• *El área central.*

Aunque en ella, la estructura primaria constituida por la autovía de Campanillas y nuevo acceso, resulta determinante, su articulación interna requiere de una estructura de vías secundarias, que en gran medida debe reconocer la existencia de dos carreteras de gran importancia para su configuración: la carretera MA-401, como frontera superior de los crecimientos y la MA-405, como eje central de los desarrollos industriales ya consolidados.

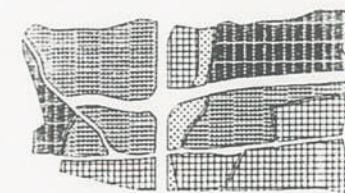
La diferente naturaleza asignada a cada una de ellas, obliga en cada caso a plantear la posibilidad de crear un nuevo elemento que supla a la vieja carretera de la Colonia y

desempeñe funciones análogas a las que actualmente ejerce la MA-405 (carretera de Cártama), sobre las áreas industriales ya consolidadas.

Asimismo, el reconocimiento de los elementos más representativos de su fisonomía interna de esta zona, bajo el criterio de fomentar una organización dispersa de baja densidad, hace preciso la inclusión como piezas estructurantes de la organización interna aquellos espacios abiertos de mayor trascendencia en su configuración. Entre ellos, destacamos las principales vaguadas: arroyo Merino, arroyo del Boticario, Pocapringe, y la posibilidad de que, tanto estas vaguadas, como otros espacios abiertos de gran escala se constituyan en elementos de organización espacial identificadores de una imagen de alto valor ambiental.

La disparidad de actividades que pueden ocupar el área, debe dar lugar a que los procesos de ocupación sean independientes. A efectos descriptivos, todas estas actividades, se pueden agrupar bajo tres categorías diferentes:

- Suelos destinados a la expansión universitaria, que se situarán preferentemente en las piezas más cercanas a la ciudad por su proximidad al Campus de Teatinos. En ellos deberán contemplarse la posibilidad de creación de áreas residenciales, y áreas de usos



AREA CENTRAL

terciarios, además de las correspondientes reservas para la ampliación del recinto institucional de la universidad.

- Suelos destinados a la consolidación de las actividades latentes en la zona, y que se localizan en el extremo opuesto entre la Finca de Trévenez y el límite del río Campanillas. En estas piezas deberá resolverse la renovación de los procesos industriales actualmente en crisis, con su reconversión y modernización; asimismo, deberá reconocerse la clara influencia que sobre ellos va a ejercer la puesta en funcionamiento del centro de transportes de mercancías y la construcción de la nueva vía de acceso al aeropuerto como dinamizadores de actividad de almacenaje y manipulación de mercancías, y en cuyo desarrollo, sin duda las instalaciones de Mercamálaga ofrecerán una clara influencia.

- Suelos destinados a creación de áreas de instalación de nuevas actividades productivas y empresariales, ligadas en su imagen corporativa al Parque Tecnológico.

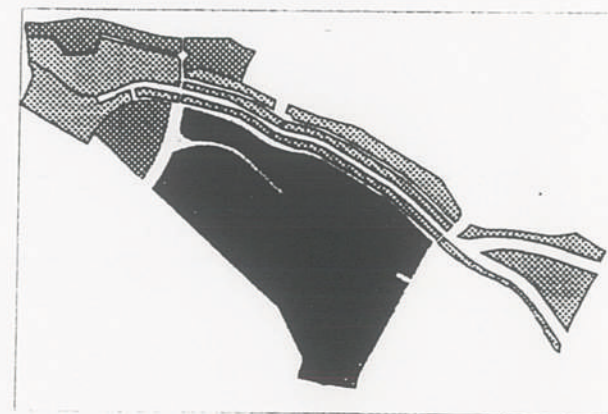
· La ribera del Guadalhorce-Aeropuerto.

Agrupamos en esta unidad, todos los suelos, que independientemente de su carácter público privado, deben jugar el papel de espacios vertebradores en la zona baja del Valle, aportando una calidad medioambiental a las áreas de actividad ambiental ubicadas en esta zona.

La oportunidad que presentan estas piezas de suelo aún vacantes y que mantienen una agricultura en precario, es la de servir de instrumentos para cambiar la imagen de degradación que acompaña a los procesos industriales de Málaga, en las últimas décadas.

La operación, sin duda ambiciosa, supone "centrar" en una acción de cauce, una reconversión espacial de los polígonos industriales, y por tanto requerirá de forma paralela y complementaria, una serie de intervenciones de escala menor en el interior de dichos polígonos.

Para ello, se reclama únicamente una visión más amplia de las posibilidades que encierra la obra ya adjudicada de rectificación de los 8 últimos kilómetros del cauce, a efectos de garantizar el drenaje de avenidas excepcionales. La constitución de un eje verde central del Valle, no puede sustentarse exclusivamente en el mantenimiento de una agricultura, cuya autosuficiencia es cada vez más dudosa. La



**GUADALHORCE
AEROPUERTO**

transformación que estas obras van a suponer de la estructura parcelaria, y en consecuencia en la formación de un nuevo orden territorial, deben servir además para crear nuevas formas de actividad en suelos vacíos, tanto por su naturaleza de cauce de avenidas en la mayoría de los casos, como por su posición limítrofes con áreas de alta ocupación y carentes de todo tipo de servicios de equipamiento y ocio, que como se insiste a lo largo de todo el estudio, resultan esenciales para la cualificación de la oferta industrial.

Por último, la preservación que la obra debe contemplar de las zonas húmedas situadas en la desembocadura del río, supone junto con la posibilidad de extender la operación a la zona media del cauce, con formas de intervención de menor entidad pero que asimismo sirvan para reconstruir unas riberas que la actividad agrícola de las zonas colindantes ha hecho progresivamente desaparecer, pueden servir para configurar un gran eje verde de alta calidad, en el que se mantenga el equilibrio entre los usos agrícolas, el ecosistema del cauce y posibles áreas de ocio-recreo de escala metropolitana.

Asimismo resulta imprescindible la delimitación de una zona aeroportuaria, que garantice los futuros desarrollos de las instalaciones actuales.

La necesidad de "congelar" espacios agrícolas, hoy sometidos a la ocupación espontánea por actividades marginales, hace peligrar, con su

consolidación, la posibilidad de ampliar en el futuro las instalaciones del aeropuerto, y sobre todo garantizar la disponibilidad de suelos para construir una segunda pista, que según propias estimaciones del aeropuerto, podría ser necesaria a finales de la próxima década.

Dentro de esta operación, se deben encontrar fórmulas de compatibilidad de sus servidumbres y afecciones con un entorno, en el que destaca por su alto valor ecológico, el propio parque fluvial que constituye su frontera Este.

· Zona de Campanillas.

La zona que se sitúa entre el río Campanillas y el nuevo acceso al Parque Tecnológico, constituye inevitablemente parte del futuro corredor de la autovía Málaga - Campanillas, y a pesar de su lejanía y falta de accesibilidad, sin duda va a verse sometida a un proceso remodelador que trate de rentabilizar la indiscutible ventaja originada por la construcción de la autovía.

A pesar de la extensa superficie abarcada dentro de esta zona, que se extiende desde los límites de influencia del actual núcleo de Campanillas, que coinciden sensiblemente con la delimitación realizada por el P.G.O.U.'83, hasta la ribera del Guadalhorce, con una barrera muy clara establecida por el ferrocarril, y precisamente por sus dimensiones, no puede considerarse dentro de cualquier estrategia de desarrollo del Triángulo Productivo, como un área congelada, y homogénea, que debe

permanecer "inalterada" hasta que la ciudad sea capaz de decidir. Estas decisiones, lo único que logran, es favorecer la implantación de actividades marginales, que a la larga perjudican cualquier intención de rentabilizar sus ventajas sin vulnerar sus características medioambientales, que precisamente se ven mucho más perjudicadas por esas actividades provisionales, que desde la reglamentación es muy difícil regular.

· Áreas de reserva para la ampliación del Parque Tecnológico.

El recinto del Parque, se pretendió desde los primeros esquemas de organización, dotar de una clara autonomía en su organización interna, constituyendo unas zonas de transición entre sus actividades y un entorno rural muy alterado por la actividad agropecuaria.

Por esta razón, en la vertiente noreste del arroyo Pilonos, como único sector próximo dominado desde el interior del recinto, se planteó la posibilidad de efectuar una zona de reserva que impidiera la aparición de actividades marginales incompatibles con la naturaleza del P.T.A. En ella, las propias dinámicas de desarrollo de actividades del Parque, surge la oportunidad de emplazar usos no contemplados en el proyecto inicial, como podrían ser la actividad residencial o de ocio y equipamiento deportivo.

Asimismo, en el borde sur oriental se encuentra

una bolsa de terrenos muy próxima a los suelos productivos, y accesible desde la vía perimetral del Parque. La dificultad para establecer en el interior del Parque actividades auxiliares, de almacenaje o mantenimiento, hacen aconsejable una estrategia de ubicar en sus proximidades polígonos de escala reducida que puedan albergar este tipo de funciones complementarias.

Por último, y con un plazo mucho más impreciso, debe estar presente en cualquier propuesta ordenadora del sistema urbano constituido por el Parque y Campanillas, sus posibles expansiones e indudables influencias sobre la parte media del Valle de Campanillas. La construcción de un nuevo acceso y entrada a la aglomeración procedente del norte por las laderas del Valle, procedente de Almogía y Casabermeja, caso de ser viable, supondría la definitiva incorporación de este Valle a la aglomeración como área de gran accesibilidad y excelente posición, que mantendría en el Parque el embrión para su posible desarrollo.



PARQUE TECNOLÓGICO

Los suelos comprendidos entre Campanillas y la Universidad, constituyen un espacio unitario articulado por la nueva autovía de Campanillas, que presenta las mejores aptitudes para ubicar espacios productivos. Dentro de ella, debe contemplarse una clara diferenciación de usos, y por tanto de unidades, según predomine la influencia ejercida por cada uno de los tres focos, o responda a un dinamismo endógeno apoyado en las actividades ya existentes.

Dentro del área, se han definido siete unidades independientes, de las cuales, cinco corresponden al desarrollo de actividades de nueva implantación, y las dos restantes representan la consolidación de unas tendencias y formas de ocupación ya existentes.



4.5. LA ORGANIZACIÓN INTERNA DE LAS ÁREAS DE MAYOR RELEVANCIA. SU MODULACIÓN Y URBANIZACIÓN PROGRESIVA COMO CLAVE DE UN DESARROLLO INTEMPORAL.

Los suelos comprendidos entre Campanillas y Universidad, constituyen un espacio unitario articulado por la nueva autovía de Campanillas que presenta aptitudes excelentes para albergar cualquier tipo de actividad. Dentro de esta zona debe hacerse una clara diferenciación de usos, y por tanto, de unidades según predomine la influencia ejercida por cada uno de los tres focos, o bien respondan a un dinamismo endógeno derivado de las actividades existentes.

Dentro del área, se han definido cinco grandes unidades diferentes de las cuales tres responden al desarrollo de actividades de nueva implantación y las dos restantes, representan la consolidación de actividades ya existentes.

- *Universidad.*

En esta unidad debe simultanearse el desarrollo de las actividades académicas con una serie de funciones complementarias que se vean beneficiadas por su proximidad o pertenencia en algún caso, al recinto. El Campus de Teatinos, se encuentra en su etapa final de ocupación con una serie de

edificios y facultades que han agotado el suelo disponible. El programa a medio plazo de nuevas actividades, requiere la disponibilidad de una extensión similar a la del actual Campus, en suelos que sería deseable se situaran próximos al actual para beneficiarse de una posible economía de escala y utilización compartida de instalaciones.

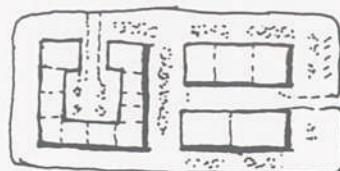
Aparte de las necesidades para ampliación del Campus, cada vez resulta más palpable la oportunidad que representan estos grandes focos de actividad, para el desarrollo en su entorno de actividades ligadas a la función dominante. en el caso de la Universidad, estas funciones podrían tipificarse bajo la acepción genérica de usos residenciales y usos terciarios, usos residenciales destinados a la creación de viviendas y albergues de estudiantes y profesorado, y usos terciarios destinados al desarrollo de actividades comerciales o administrativas generadas por el propio recinto académico, o que encuentra su rentabilidad en una posición cercana a sus actividades centrales: centros de documentación, laboratorios, librerías especializadas, oficinas de empresas ligadas a la ofimática o a la instrumentación, serían los principales destinatarios de esta nueva

oferta de centralidad.

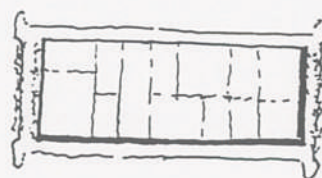
La gestión de la unidad, se basaría en la posibilidad de compensar los suelos precisos para albergar las actividades institucionales de la universidad con el desarrollo privado de los suelos destinados al resto de las actividades. Por tanto, sería suficiente con establecer un protocolo de acuerdo con la propiedad para precisar las compensaciones necesarias, y el reconocimiento de sus derechos urbanísticos en los polígonos de gestión independiente destinados a usos residencial y terciarios, así como la precisión de los parámetros reguladores y tipologías que faciliten el desarrollo de las funciones perfiladas en este avance.

La Administración, mediante una inversión sectorial, debe garantizar la realización de un sistema viario que permita la permeabilidad transversal a la autovía creando un nuevo enlace y su posible prolongación como eje metropolitano hasta el Guadalhorce y hasta la zona consolidada del Puerto de la Torre.

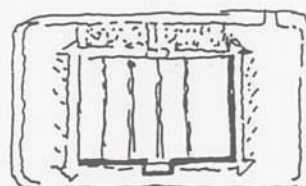
En tercer lugar, la Consejería de Educación y el Rectorado, deben acordar con el Ayuntamiento de Málaga la fórmula de gestión de los suelos institucionales para la ampliación del Campus de Teatinos.



Usos múltiples mancomunados.



*Edificación tradicional ante medianeras.
mancomunada*



Edificación ex. ex. ex.

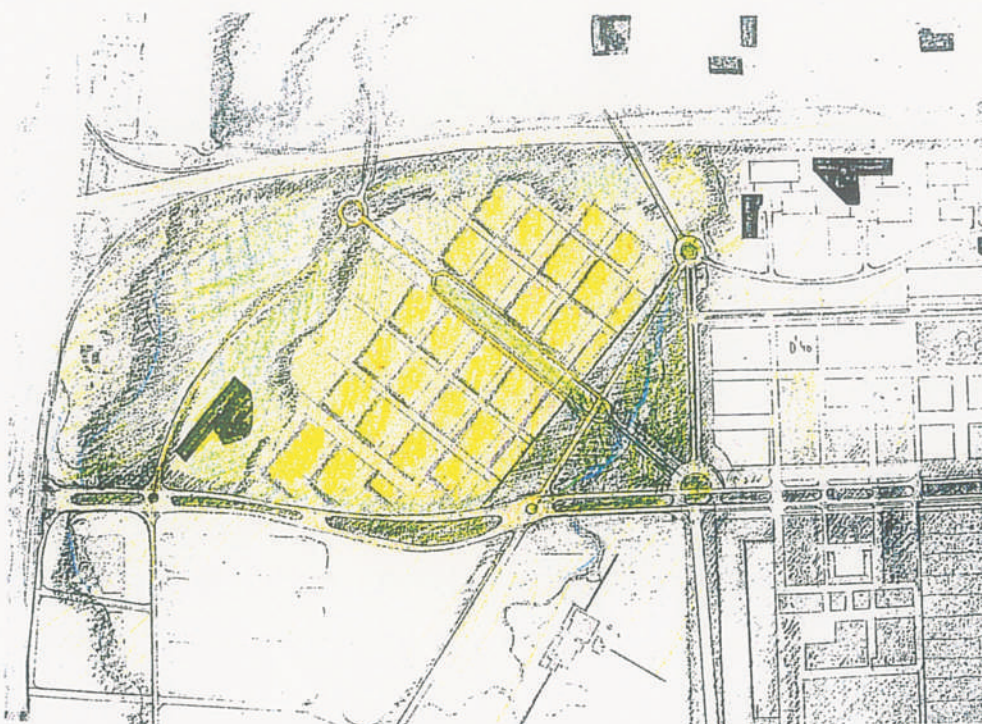
Las tipologías edificatorias en la industria, deben ser reguladas con normas que permitan coexistir la gran densidad de actividades que hoy constituye un tejido productivo: empresas tradicionales, grandes factorías, servicios avanzados....

• *Buenavista Merino.*

En esta unidad, se pretende realizar actividades ligadas al P.T.A., y que por su naturaleza, no tienen posibilidad de albergarse en el recinto del Parque Tecnológico. Atendiendo a la naturaleza de las funciones, se podrían distinguir tres claras tipologías del suelo y enclaves, que deberían de mantener una capacidad de desarrollo independiente:

- Las grandes parcelas destinadas a complejos industriales de gran escala, los suelos destinados a actividades productivas convencionales en parcelas de tamaño medio, agrupadas en parques de actividad específicos.
- Las áreas terciarias y de equipamiento institucional.

Las escasas experiencias en este tipo de promociones, se palian en nuestro caso con la experiencia acumulada por el desarrollo y consolidación del Parque. Por esta razón, entendemos que el proceso requiere una forma de promoción mixta del suelo, en la que se combinen fondos en iniciativas públicas con inversores privados, que impulsen y concreten la formación de estos nuevos tejidos industriales, de análoga forma como ha ocurrido en el Parque.



*Propuesta indicativa de ordenación del Parque
Empresarial de Buenavista.*

• *Cerámicas Trévez.*

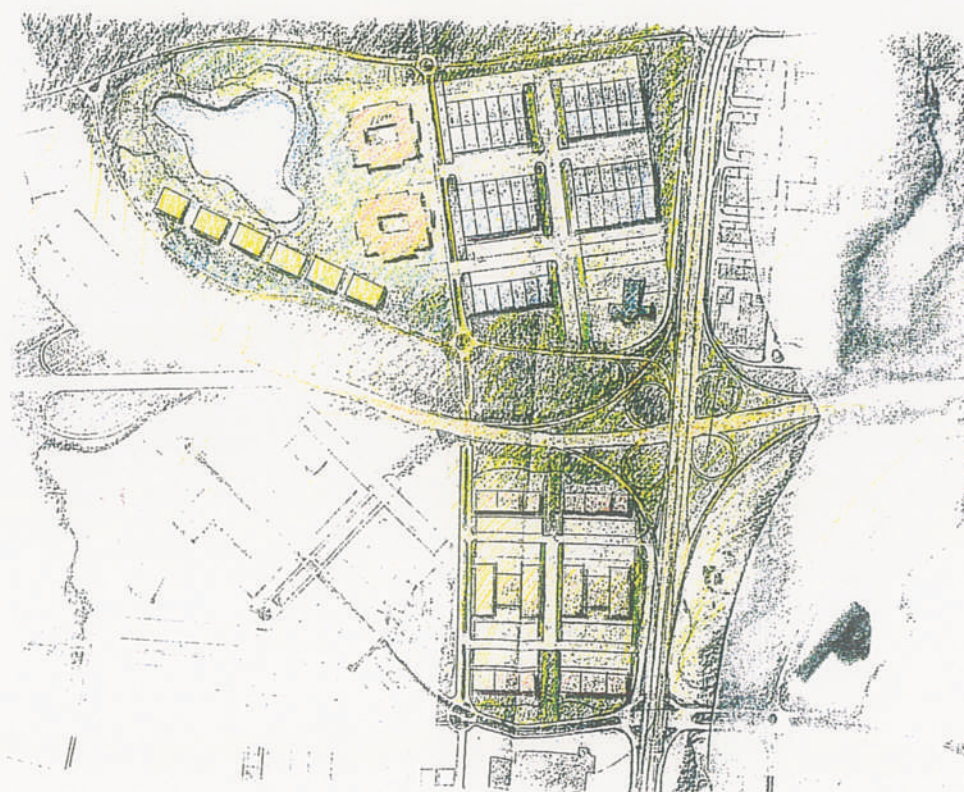
En esta operación subyace el interés de resolver la decadencia y pérdida de dinamismo del mercado de la construcción y en concreto de las industrias especializadas en la fabricación de elementos cerámicos.

La importancia de este sector en la economía de Málaga, y el amplio soporte empresarial y profesional del que dispone, serviría unido a experiencias innovadoras como la del nuevo Centro de Investigación de Material de la Construcción, para la creación de un soporte hasta ahora desaprovechado en gran medida.

La oportunidad que representa la disposición de extensión de suelo considerables, pertenecientes a las diferentes fábricas sin un destino preciso al haberse agotado la capacidad de extraer materias primas, posibilita con una reordenación la utilización de estos suelos excedentarios como mecanismo de compensación para la realización por una entidad urbanizadora de la infraestructura primaria de la zona. La posición del Polígono de Trévez, y las experiencias acumuladas por la Empresa Pública de Suelo de Andalucía con esta finalidad, facilitan el desarrollo de una operación conjunta, en la que el Polígono de Trévez, serviría como núcleo generador de un nuevo área industrial, en la que se integrarían los nuevos complejos fabriles, de

almacenaje y venta de la construcción.

Para su gestión, se podría dividir en dos polígonos independientes el de Trévez, que por su naturaleza pública y avanzado grado de desarrollo puede iniciar su urbanización, y por tanto su puesta en el mercado en un plazo muy breve, y el que abarcaría la totalidad de las cerámicas, que precisaría de la urbanización de un protocolo en el que se fijaran las fórmulas de compensación internas para el desarrollo de una urbanización primaria, que garantizara la accesibilidad a las áreas internas, y permitiera mejorar la calidad ambiental muy degradada, la haberse destinado a actividades extractivas que han alterado su morfología.



Propuesta indicativa de ordenación del Parque de actividades Industriales y de la construcción de Trévez.

• *Amonesa Cros.*

Esta pieza representa dos características esenciales, la primera que presenta la propiedad más extensa de todo el área central, y la segunda que además de estar parcialmente consolidada por la factoría de amoníaco, fuera de funcionamiento desde hace dos años, se sitúa en el límite de los suelos industriales consolidados.

La factoría de amoníaco presenta un valor testimonial como iniciativa industrial de la Málaga de los 60, tras el desmantelamiento de las industrias asentadas en las playas de San Andrés-Misericordia. Al haberse cerrado en fechas recientes, mantiene muchos de sus procesos de fabricación en buen estado, es el caso de las instalaciones de almacenaje y ensacado o los grandes depósitos de líquidos y las torres de refrigeración. Por todo ello, presenta unas condiciones singulares que en las que cabe la posibilidad de rehabilitación y reutilización para fines diversos que deberían ser estudiados en profundidad.

La gestión de la pieza, por tanto debe contemplar dos situaciones diferentes, la de los suelos vacantes, y la de la factoría en su entorno próximo. En la primera, se propone el desarrollo de una zona industrial con las tipologías tradicionales, en la que únicamente se trataría de mejorar los aspectos de gestión y calidad de los polígonos convencionales; en la segunda, debe estudiarse en primer lugar la viabilidad

de su reutilización para actividades productivas, y en caso de no ser posible para otros fines, en las que se tratara de mantener los elementos mas representativos de la factoría.



La actividad industrial probablemente requiere nuevos espacios centrales que aglutinen las funciones "cuaternarias" de todo el área.

La pieza de Amonesa Cros por su posición podría desempeñar en un plazo medio estas funciones.

• *Fincas Jurado - Santa Matilde.*

En estas piezas el estudio se limita a apuntar las condiciones de desarrollo de posibles actividades, que dentro de las lógicas planificadoras más ortodoxas, deberían ajustarse, a las figuras de un programa de Actuación Urbanística por la dificultad para predecir unos plazos de desarrollo.

Los criterios para su ocupación, parece claro que deben ser los de áreas de baja ocupación, preferentemente residenciales y de ocio compatibles con un entorno rural. Esta orientación, hace que la ortodoxia sea de difícil aplicación al ser inviable cualquier mecanismo de compensación entre áreas de baja densidad, urbanización ligera y absoluta autonomía en su programa de desarrollo. Por esta razón, apuntamos desde este estudio la posibilidad de desarrollar nuevas fórmulas de gestión que desarrollen mecanismos de compensación internos a piezas prácticamente coincidentes con la estructura de la propiedad, en las que el desarrollo de nuevas actividades, se haga compatible con el mantenimiento de la actividad dominante, logrando mediante fórmulas de compensación de aprovechamiento, garantizar la transferencia de las plusvalías a dicha actividad.



La rehabilitación de las áreas tradicionales de industria en Málaga, puede depender de la creación en las márgenes externas de áreas de ocio y equipamiento social de alta calidad. El parque fluvial del Guadalhorce - Campanillas puede ser el eje medular de esta solución.

4.5.1.- Unidades de desarrollo de la zona central. Figuras jurídicas.

Al ser este área central, que se ha descrito, la que mayor interés representa para la consolidación de actividades productivas mediante iniciativas de carácter local, centraremos en ella, una propuesta de programa, en la que se defina los mecanismos y normas para su desarrollo. Esta propuesta, resulta fácilmente generalizable de extender al resto de las áreas y unidades incluidas en el estudio.

Dentro del área, se distinguen las siguientes zonas y sistemas:

- Sistemas de ámbito territorial o general.
 - Sistema Territorial de Autovía Málaga-Campanillas.
 - Sistema Territorial de acceso norte al aeropuerto.
 - Sistema General de la antigua carretera Málaga-Campanillas MA-401.
 - Sistema General de la carretera de la Colonia MA-405.
 - Sistema General del Parque del Arroyo Boticario.

Los Sistemas Territoriales, se obtendrán por el proceso de expropiación.

Los Sistemas Generales, por el procedimiento de compensación, a cargo de los excesos de aprovechamiento resultantes dentro del propio Área de estudio.

Asimismo, existen sistemas locales viarios, de zonas verdes y espacios libres y de equipamiento, que se calificarán como suelos institucionales, y que se obtendrán por cesión dentro de las unidades de gestión correspondientes.

■ Zonas.

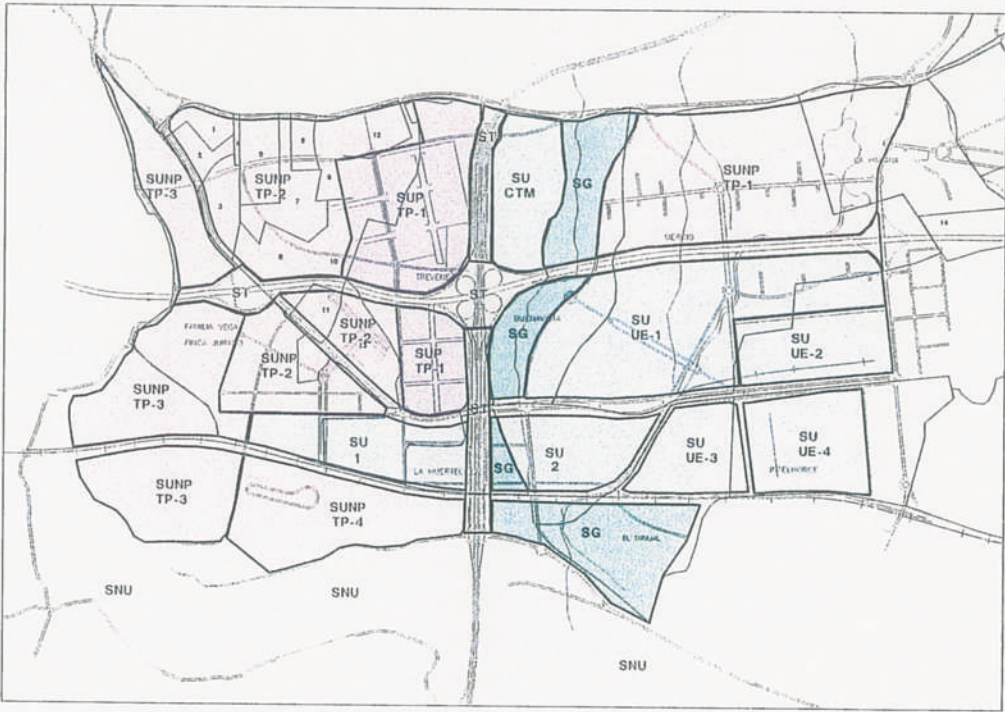
Se distinguen tres tipos de clasificaciones:

- Unidades de ejecución en suelo Urbano, que corresponden a las áreas ya consolidadas, o clasificadas como suelo urbano por el P.G.O.U. vigente.

- Sectores de Suelo Urbanizable programado, que corresponde a las áreas que disponen de iniciativas concretas. Se agrupan en un único sector para facilitar la tramitación de su planeamiento, aunque se establece la delimitación de polígonos independientes para facilitar su gestión.

- Áreas de Suelo urbanizable no programado, que corresponden a aquellas actividades que, o bien se constituyen en reservas de suelo para la ampliación de usos consolidados en las primeras etapas, o bien, corresponden a fines que dependen para su desarrollo de oportunidades difíciles de precisar en estos momentos, y que por tanto, se someterán a condiciones de programación. Estas condiciones de programación, permitirán su incorporación al proceso en la etapa

que el ente público gestor de la operación global, considere que es aconsejable su desarrollo.



CLASIFICACION DE SUELO

CLAVE	DENOMINACION Y USOS	SUPERFICIE/M2	Ie	M2/M2
ST	ACCESO NORTE	187.481	-	-
	AUTOMA CAJAPALLAS	353.387	-	-
SG	MA-403 COLONIA Sta. INES	80.534	-	-
	MA-401 Ctro. CAYMANA	213.814		
	PARKING DEL BOTICARIO	332.608		
	Avda. TRANS. DE LA HABANA	84.387		
	EL TAJAJAL	313.416		
SU	CTM	219.000	0.40	87.800
	U.E.-1	782.179	0.30	228.650
	U.E.-2	228.901	0.30	71.070
	U.E.-3	193.031	SEGUN P.G.O.U.-83	
	U.E.-4	287.508		
	1	284.682		
SUP	2	213.978	0.30	184.232
	T.P.-5	814.107		
SUNP	T.P.-1	782.179	0.25	190.544
	T.P.-2	750.253	0.25	187.588
	T.P.-3	881.338	0.15	128.230
	T.P.-4	383.103	0.15	57.485

4.5.2.- Propuesta de gestión. Definición de unidades de gestión y sistemas.

Los sistemas.

- Sistemas territoriales.

Se han considerado como sistemas territoriales, los suelos de dominio público, afectados por la construcción de la autovía de Campanillas y el acceso norte al aeropuerto, junto con sus enlaces y vías de incorporación o salida.

Los sistemas territoriales se obtendrán por el proceso de expropiación habitual, teniendo en cuenta que en el caso de la autovía de Campanillas, ya son de dominio público.

La vía de acceso norte al aeropuerto, se realizará mediante una financiación compartida entre la Junta de Andalucía y el Ministerio de Obras Públicas.

La autovía de Campanillas, se encuentra ya realizada, y únicamente se deben contemplar partidas presupuestarias para la construcción de un nuevo enlace, situado en la vía transversal de la Habana, así como para la cobertura vegetal de sus taludes y desmontes.

- Sistemas generales.

Se distinguen dentro de los sistemas generales, entre los que tienen una función viaria de aquellos que constituirán las grandes áreas de parques y espacios libres.

La fórmula de obtención, se propone que sea por compensación, mediante los excesos de aprovechamiento de cada una de las unidades y sectores resultantes.

Los suelos, que actualmente son de dominio público, no computarán a efectos de cálculo del aprovechamiento, evitando de esta forma, forzar las fórmulas de compensación en áreas que se pretende, mantengan una baja densidad, y en consecuencia un bajo aprovechamiento.

Entre los sistemas generales mas destacables, consideramos la red de vías transversales, que tratan de eliminar el efecto de barrera, ocasionado por el ferrocarril y la autovía Málaga-Campanillas, y que corresponde a dos trazados: el primero, que corresponde a una vía de borde del parque del Boticario, y que conectaría los polígonos de la ribera del Guadalhorce por su límite superior, con el Tarajal, la Huertecilla, y los parques de actividades situados en la finca Buenavista;

la segunda, sería una vía que conectaría a través de los suelos de Intelhorce, la red primaria de las zonas inferiores del Guadalhorce, con los suelos limítrofes del actual Campus Universitario, y que podría conectar con una vía de descenso desde el Puerto de la Torre por el Arroyo del Cañaverál. La ejecución de ambas transversales, debe incorporarse al programa de ejecución de nuevas vías primarias de la ciudad.

Por último, dentro de los sistemas generales, se considera esencial el desdoblamiento de la MA-401, constituyendo la gran avenida de polígonos industriales, desde El Viso, hasta Mercamálaga. En esta última operación, la obtención del suelo, se efectuaría por compensación de aprovechamientos, mientras que la ejecución se incluye dentro del programa de actuaciones prioritarias, previsto en el Borrador del Convenio Marco de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga.

El sistema general del Arroyo el Boticario, se configura como la gran cuenca de drenaje de todo el área central. Su obtención se realizaría mediante las fórmulas de compensación de aprovechamiento, mientras su urbanización se realizaría mediante dos vías de financiación diferentes, la primera que atendería a lo que es el cauce público, podría acogerse al Convenio Marco para la mejora de cauces urbanos, mientras que la forestación y cobertura vegetal de sus laderas, se podría realizar mediante otras vías de financiación alternativas de fondos

públicos.

- Sistemas locales.

Se consideran como sistemas locales, el resto de los elementos de la red viaria que permiten articular plenamente todo este espacio, así como los espacios libres que por su rango menor, deberán ser precisados dentro de la ordenación de cada uno de los sectores o unidades.

Los sistemas de equipamiento, se proponen agrupar en grandes bolsas, que se destinarían en su generalidad a usos institucionales. La ordenanza de aplicación en estos usos institucionales, sería similar a la de los suelos edificables de su entorno.

Entre los sistemas locales, destacamos por su importancia la vía parque, el espacio verde central de las cerámicas y los espacios abiertos de protección de la autovía de Campanillas; los equipamientos de carácter institucional, se situarían preferentemente en dos áreas, la primera dentro del espacio central de las cerámicas, como una reserva de suelos destinados a centros de formación y creación de nuevas empresas y a laboratorios de innovación tecnológica, y el segundo, situado dentro de los espacios libres que articulan los suelos residenciales en el parque de actividades universitarias y empresariales de la Habana, serían edificaciones aisladas dentro de esta gran bolsa de espacios libres, que podrían

destinarse a usos de investigación ligados a la universidad.

Unidades de ejecución y sectores.

Se diferencian tres grandes sectores:

El sector de Cerámicas Trévenez.

Se clasifica como suelo urbanizable programado, de iniciativa municipal; para su gestión se podrían dividir en tres polígonos independientes:

- El polígono P1, situado en la parte más cercana a Campanillas, se destinaría principalmente a actividades ligadas a la construcción: producción almacenaje y comercialización.

- El polígono P2, que se sitúa en la zona más cercana al Centro de Transporte de Mercancías y que se desarrolla como un polígono industrial de alta calidad.

- El polígono P3, destinado a actividades terciarias y comerciales, apoyado en la carretera de Campanillas, constituiría la fachada de todo el sector, y debería de buscar sobre todo la ventaja de complementar al polígono de Mercamálaga, potenciando actividades del sector agroalimentario, tanto en la manipulación de mercancías perecederas, como en su

distribución, o en la creación de nuevas áreas de apoyo a la actividad: oficinas, áreas de servicios auxiliares, etc.

El sector de suelo urbano de Buenavista Cros.

Dentro del sector se distinguen dos unidades de ejecución:

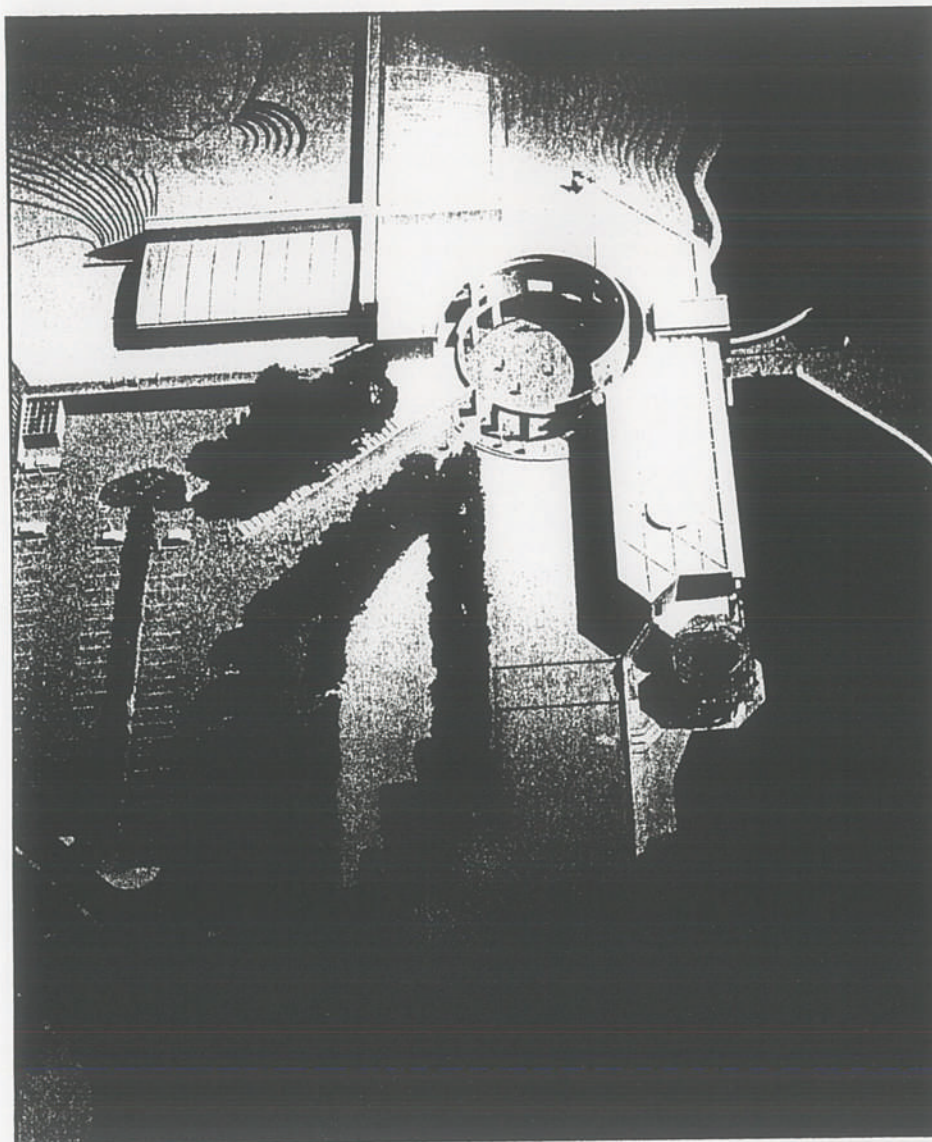
- La unidad de ejecución de la Cros, que corresponde a los terrenos de la antigua fábrica, en la que debe realizarse un estudio pormenorizado de las ventajas que puede reportar mantener algunos de los elementos y cadenas de las antiguas instalaciones: silos de almacenaje, cadenas de ensacado y muelles de carga ferroviarios, depósitos de granel líquidos, etc.

- La unidad de ejecución de Buenavista, correspondiente a los suelos vacantes situados en la parte inferior de la autovía y que pertenecen a la finca Buenavista en los que se proponen el desarrollo de dos tipologías de ordenación, la primera más ligada a la carretera (nueva avenida industrial), como suelo destinado a actividades de manipulación y asentamiento de industrias auxiliares, desarrollo más convencional, y la segunda más ligada a la autovía con un programa vinculado a las posibles actividades generadas por el Parque Tecnológico, y que podrían constituir un parque empresarial, en el que de forma modular, se fueran desarrollando

progresivamente, piezas en las que coexistiera el uso de oficina con el uso productivo y con el uso comercial y de exposición; dentro de este parque empresarial, deberían tener cabida además, actividades hoteleras, de ocio y recreo, que se beneficiaran de la posición en el límite del gran parque central del Boticario.

Sector de Buenavista - La Habana.

La zona superior de la autovía, presenta excelentes aptitudes para albergar actividades residenciales y de expansión del Campus Universitario. Al presentar estas dos actividades una gran dependencia del dinamismo interno de la Universidad, debe someterse a una serie de condiciones, que permitan al ente público gestor incluirlas en programa mediante mecanismos y figuras jurídicas ágiles y sencillas. En estos suelos, además se podrían desarrollar nuevas actividades empresariales, que complementarían a las desarrolladas en una primera etapa en la parte inferior de la autovía, y que fundamentalmente deberían tener como fin su vinculación a la actividad universitaria. En la parte superior, asimismo, cabría la posibilidad de desarrollar actividades residenciales como expansión con tipologías de baja densidad de la zona de Teatinos, apoyándose para ello en la carretera de la Colonia de Santa Inés, y permitiendo de esta forma una urbanización más autónoma e independiente del sistema interno de los parques empresariales y de actividades situados en los suelos más próximos a la autovía.



Los equipamientos se han convertido en elementos estructurales del nuevo tejido industrial.

4.6. EL DESARROLLO DE ÁREAS CONCRETAS DE ACTIVIDAD COMO EMBRIONES DE TODA ESTRATEGIA.

La estrategia de ocupación de todo el área objeto del estudio, se propone que se realice de forma progresiva, a partir de una serie de núcleos iniciales que actúen como locomotoras y que garanticen la solidez del proceso de las primeras etapas.

Para que esta fórmula sea posible, es necesario vincular la inversión urbanizadora de carácter sectorial en sistemas o la de carácter más local a las iniciativas que deben saltar en las primeras etapas.

Existen, por tanto, tres claras posibilidades no excluyentes para arrancar el proceso; la primera procede de las preexistencias y se localiza sobre todo en el área consolidada de las Cerámicas, y en el frente superior de Mercamálaga; la segunda iniciativa, parte de actividades originadas por la propia dinámica de captación de nuevas empresas, realizada por el P.T.A. en los mercados internacionales; por último, y de forma más imprecisa por su dependencia de programas de inversión de plazo más amplio, se consideran aquellas iniciativas que proceden de su vinculación a la actividad académica de la Universidad o a la aeroportuaria; no obstante, en ambos casos se deben de prever localizaciones que permitan con un proceso de gestión sencillo, albergar nuevas actividades que generalmente responden a

factores de oportunidad muy coyunturales y que fácilmente pueden perderse cuando los mecanismos de gestión resultan complejos.

Para las primeras posibilidades, se configura un espacio en el entorno de las cerámicas, que parcialmente constituye una reserva de suelo público dentro de la finca de Trévenez, y que al agruparlo con las restantes propiedades en un solo sector, permitiría realizar una gestión de iniciativa pública que estimulara la consolidación de sectores de la economía de gran importancia en la ciudad: alimentación, manipulación de mercancías o el aprovisionamiento y fabricación de material de construcción, pueden ser los tres campos en los que apoyar el desarrollo de este área. Para ello, dentro de la primera etapa se propone desarrollar el planeamiento en el que se recojan las tipologías de modificación que mejor se ajusten a la demanda prevista. La delimitación en polígonos y la constitución de una entidad urbanizadora que realice la estructura primaria del sector con fórmulas de compensación mediante convenio, son las claves para la gestión de este sector.

Para el desarrollo de iniciativas ligadas al P.T.A., se propone la realización de una unidad de ejecución en la finca Merino, en la que se contemplen dos tipos de oferta de

suelo, claramente diferentes, una más vinculada a la avenida central de los polígonos industriales (carretera MA-401), con una organización interna más próxima a la de los polígonos convencionales, pero con una calidad de urbanización elevada, y una segunda, más ligada a la autovía y mucho más autónoma en su organización interna, que constituiría un parque empresarial para albergar aquellas empresas que por su escala o tipo de actividad, resulta preferible localizarlas en espacios que gozan de una mayor centralidad, y que a su vez admiten funciones que en el Parque Tecnológico por su naturaleza no tienen cabida. Su desarrollo sería mediante una unidad de ejecución en suelo urbano, con dos etapas de urbanización independientes, la primera para el suelo industrial convencional, y la segunda para el parque empresarial.

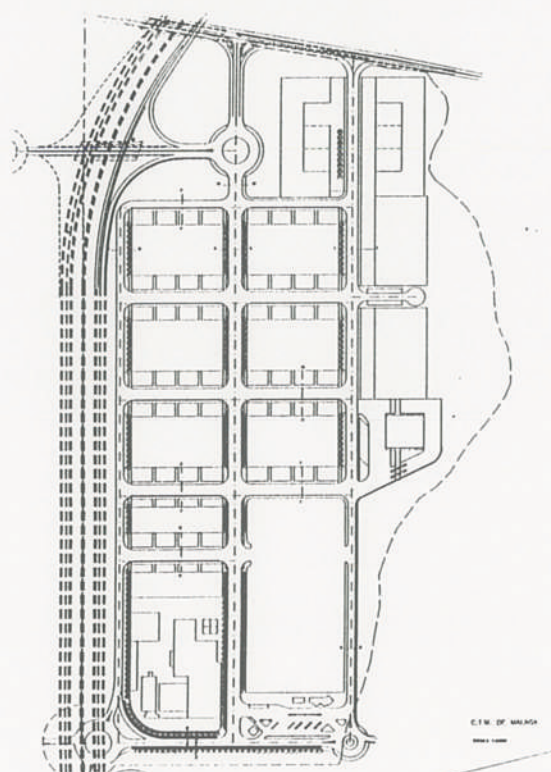
Por último, para las iniciativas ligadas al aeropuerto, se propone el desarrollo de un área de apoyo logístico, situada en el frente de la nueva vía de acceso al aeropuerto, área en la que la ventaja fundamental es la posibilidad de disponer de muelles de carga y plataformas dentro de la zona aire, y por tanto accesibles desde las pistas de aterrizaje.

Basándonos en los criterios de homogeneidad, y atendiendo a una estructura parcelaria en la que prevalecen las grandes fincas, se ha elaborado una primera organización de piezas independientes que permita una

aproximación más detallada a la gestión de cada una de ellas.

En cada una de las unidades, se han definido una serie de parámetros, y elaborado un primer avance de estrategias a seguir en cada una de ellas. Se destaca la voluntaria ausencia de una clasificación convencional en la que se deben precisar los sistemas, zonas, etc. entendiendo que debe ser una propuesta más pormenorizada y coherente de las acciones, la que permita una determinación de estos parámetros urbanísticos coherentes.

Se han definido de esta forma, una serie de unidades en cada una de las cinco grandes zonas descritas en el apartado correspondiente y en los anexos, estructurada según las zonas siguientes en las fichas que se acompañan.



INDICE

<u>Ficha nº</u>	<u>Denominación</u>
1	Universidad. TT-I
2	Merino. UE-I. UE-2
3	CTM
4	Cerámicas-Trévez. TP-5. TP-2
5	Jurado Alto y Bajo y Santa Matilde. TP-3
6	Ampliaciones PTA
7	Intelhorce Industrial. UE-4
8	La Corchera. UE-3
9	Mercamálaga
10	Ampliación Golf. TP-4
11	Tarajal-Boticario
12	Desembocadura del Guadalhorce
13	Aeropuerto

FICHA DE CARACTERISTICAS	
DENOMINACION	Universidad. TT-I
DESCRIPCION	Suelo residencial e Institucional para ampliación del Campus Universitario de Teatinos. Alojamientos profesores, alumnos y Colegios Mayores. Situada en la parte Oeste de los núcleos industriales, afecta en las fincas de La Habana y Merino.
OBJETIVOS	Completar equipamiento educativo, deportivo, social comercial residencial de la Universidad. Creación de reserva expansión Universidad.
PLANEAMIENTO	Programa de Actuación Urbanística de iniciativa Municipal, a instancias del Ente Gestor del Campus.
SIST. ACTUACION	COMPENSACION-CONVENIO.
ORDENACION	
- SUPERFICIE	76 Ha
- CLASIFICACION	URBANIZABLE NO PROGRAMADO.
- CALIFICACION	Residencial, Institucional y Terciario Compatible
- EDIFICABILIDAD	0,30 Residencial, 0,25 Institucional. 0,30 Terciario
- TECHO EDIFICABLE	190.000 m2
- CESIONES *	Suelos Institucionales
COSTO URBANIZ. PRIM.	650 m.
GESTION	Compensación. Convenio para obtención de suelos institucionales.
CARACT. PGOU'83	SNU
OBSERVACIONES	CONVENIO URBANISTICO FINCA LA HABANA Y MERINO.PROLONGACION BULEVAR UNIVERSITARIO. La Universidad será objeto de una ampliación que integre la Facultad de Ciencias de la Información, la Facultad de Traductores e Intérpretes, el Complejo de Estudios Turísticos, Complejo de Ciencias de la Salud, Escuela Universitaria de Graduado Social, Escuela Universitaria de Trabajo Social. Se incorporan en los nuevos espacios abiertos pabellones residenciales para vivienda de estudiantes, profesores y personal no docente, áreas libres, equipamientos y servicios, además de zonas comerciales de uso específico. Se prolongará el boulevard de Campus de Teatinos con la integración en el mismo del tranvía ligero, circuitos para bicicletas y paseos peatonales con circuitos deportivos. Su área de influencia abarcará también el parque empresarial ligado a la Universidad que se encuentra entre la zona de Trévenez y la zona universitaria. En este área se prevén centros de innovación empresarial ligados al ámbito universitario independientes de las facultades, que tengan relación directa con el ámbito de investigación de la Universidad de Málaga. Además se procurará el trasvase de centros dependientes de la Universidad procedentes del Campus de El Ejido o de otras áreas de Málaga que pasen a incorporarse a la ciudad universitaria permitiendo el esponjamiento de las áreas centrales de la ciudad. Necesidad de protocolo de acuerdo previo entre el Ayuntamiento y la Universidad, del programa de actividades académicas.

* Aparte de dichas cesiones, deberá cumplir el Reglamento de Planeamiento en cuanto a Cesión de Espacios Públicos para equipamiento viario y zonas verdes.

TRIANGULO PRODUCTIVO MALAGA P R O P U E S T A	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA		
	ARQUITECTO CARLOS HERNANDEZ PEZZI INGENIERO DE CAMINOS CARLOS MIRO DOMINGUEZ		
	FECHA: OCT-94	PLANOS DE REFERENCIA	FICHA Nº 1

FICHA DE CARACTERISTICAS

DENOMINACION	Merino. UE-I. UE-2
DESCRIPCION	PARQUE EMPRESARIAL Y SERVICIOS AVANZADOS, EDIF. MODULAR Y PARQUE INDUSTRIAL.
OBJETIVOS	CONSOLIDAR UNA ORDENACION ABIERTA DE PARQUE EMPRESARIAL. Creación de nuevos tejidos económicos. Asociación de pequeñas industrias. Parque de Empresas. Experiencia piloto a desarrollar por iniciativa pública.
PLANEAMIENTO	PERI y P.U. Delimitación Poligonal y ajuste de límites de la actuación.
SIST. ACTUACION	Iniciativa pública. Expropiación.
ORDENACION	Abierta en módulos de usos múltiples y Manzana Industrial.
- SUPERFICIE	101 Ha
- CLASIFICACION	Suelo Urbano. Unidad de Ejecución.
- CALIFICACION	Industrial. Terciario. Comercial.
- EDIFICABILIDAD	0,30
- TECHO EDIFICABLE	298.000 m2t.
- CESIONES *	Parque del Arroyo Boticario.
COSTO URBANIZ. PRIM.	800 millones.
GESTION	Junta de Compensación. Iniciativa Sociedad Pública.
CARACT. PGOU'83	NU / Suelo Urbano.
OBSERVACIONES	Ordenación de edificios industriales exentos con grandes áreas libres y completados por comercial. Proyecto Piloto de nueva Organización Especial, de Industrial y Parcelación exenta, comercial y terciario.

* Aparte de dichas cesiones, deberá cumplir el Reglamento de Planeamiento en cuanto a Cesión de Espacios Públicos para equipamiento viario y zonas verdes. Delimitación de 2 polígonos independientes. El 1º corresponde a la finca Buenavista y el 2º corresponde a las instalaciones consolidadas de la fábrica de amoníaco.

TRIANGULO PRODUCTIVO MALAGA	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA		
	ARQUITECTO CARLOS HERNANDEZ PEZZI INGENIERO DE CAMINOS CARLOS MIRO DOMINGUEZ		
P R O P U E S T A	FECHA: OCT-94	PLANOS DE REFERENCIA	FICHA N° 2

FICHA DE CARACTERISTICAS

DENOMINACION	C.T.M.
DESCRIPCION	CENTRO Intercambio de mercancías (CTM). PARQUE INDUSTRIAL.
OBJETIVOS	ENLAZAR CON LOS SECTORES A LOS QUE SIRVE (EN CONSTRUCCION).
PLANEAMIENTO	EN EJECUCION
SIST. ACTUACION	EXPROPIACION
ORDENACION	
- SUPERFICIE	26 Ha
- CLASIFICACION	URBANO
- CALIFICACION	PARQUE ACTIVIDADES ESPECIFICAS.
- EDIFICABILIDAD	Según proyecto
- TECHO EDIFICABLE	Según proyecto
- CESIONES *	-
COSTO URBANIZ.	1.200 millones.
GESTION	DIRECTA. CONSORCIO C.T.M.
CARACT. PGOU'83	NO URBANIZABLE
OBSERVACIONES	HAY QUE REORGANIZAR LA RED VIARIA DE BORDE Y LOS PASOS TRANSVERSALES. Es una pieza fundamental, cuya tramitación ha sido concluida y que vertebra todo el eje del Parque Empresarial con la Universidad por un lado y al área de reconversión de cerámicas por otro.

* Aparte de dichas cesiones, deberá cumplir el Reglamento de Planeamiento en cuanto a Cesión de Espacios Públicos para equipamiento viario y zonas verdes.

**TRIANGULO PRODUCTIVO
MALAGA**

P R O P U E S T A

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA

 ARQUITECTO
CARLOS HERNANDEZ PEZZI
INGENIERO DE CAMINOS
CARLOS MIRO DOMINGUEZ

 FECHA:
OCT-94

 PLANOS DE
REFERENCIA

 FICHA N°
3

FICHA DE CARACTERISTICAS

DENOMINACION	Cerámicas Trévez. TP-5. TP-2
DESCRIPCION	Suelos parcialmente consolidados por actividades productivas y almacenaje de elementos de construcción. Uso de Almacenaje Industrial Construcción. Comercial ventas. Terciario.
OBJETIVOS	Reordenación de tejido productivo. Modernización industrial. Recurso suelo + Polígono Industrial Trévez
PLANEAMIENTO	Modificación de Elementos. Delimitación Sectores y Planeamiento individualizado.
SIST. ACTUACION	COOPERACION
ORDENACION	Manzanas Industria adosada y edificios, exepcto comercial.
- SUPERFICIE	136 Ha
- CLASIFICACION	SUP. Trévez. SUNP. Iniciativa Municipal. Cerámicas.
- CALIFICACION	Industrial Terciario
- EDIFICABILIDAD	0,25
- TECHO EDIFICABLE	378.000 m2t.
- CESIONES *	Equipamientos para creación de Areas Públicas Institucionales y zonas verdes centrales. Compensación Urbanización por Suelo.
COSTO URBANIZ. PRIM.	900 millones.
GESTION	Sociedad Gestión mixta E.P.S.A. Ayuntamiento y particulares.
CARACT. PGOU'83	SNU
OBSERVACIONES	Reconversión de instalaciones y organización del espacio industrial, feria de la construcción y exposición de productos sobre la carretera de Campanillas. Tiene una superficie de 203 Ha. que habrán de sufrir una radical transformación para poder asumir nuevos usos, comerciales y de servicios que regeneran un área muy degradada en la actualidad. Es un suelo prioritario, y por tantos que deba someterse a una tramitación simultánea a la revisión del PGOU., mediante los respectivos convenios y el apoyo financiero a la mediación. Se necesita protocolo de acuerdos particulares y E.P.S.A.

* Aparte de dichas cesiones, deberá cumplir el Reglamento de Planeamiento en cuanto a Cesión de Espacios Públicos para equipamiento viario y zonas verdes.

TRIANGULO PRODUCTIVO MALAGA	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA		
	ARQUITECTO CARLOS HERNANDEZ PEZZI INGENIERO DE CAMINOS CARLOS MIRO DOMINGUEZ		
P R O P U E S T A	FECHA: OCT-94	PLANOS DE REFERENCIA	FICHA Nº 4

FICHA DE CARACTERISTICAS

DENOMINACION	Jurado Alto y Bajo y Santa Matilde. TP-3
DESCRIPCION	AREA DE EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS.
OBJETIVOS	GARANTIZAR UNA CONSOLIDACION DE ACTIVIDADES DE BAJA DENSIDAD Y EL BORDE DEL RIO CAMPANILLAS.
PLANEAMIENTO	Programa de Actuación Urbanística.
SIST. ACTUACION	COMPENSACION
ORDENACION	
- SUPERFICIE	86 Ha
- CLASIFICACION	Urbanizable No Programado.
- CALIFICACION	Edificación exenta baja densidad.
- EDIFICABILIDAD	0,15
- TECHO EDIFICABLE	129.000 m2.
- CESIONES *	Parque fluvial de Campanillas.
COSTO URBANIZ. PRIM.	
GESTION	CONVENIO URBANISTICO
PGOU'83 /PGOU'94	NO URBANIZABLE
OBSERVACIONES	HAY ALEGACION AL PGOU. PARA PROPONER CONVENIO. Se puede aceptar recomendando el uso e instalaciones globales.

* Aparte de dichas cesiones, deberá cumplir el Reglamento de Planeamiento en cuanto a Cesión de Espacios Públicos para equipamiento viario y zonas verdes.

**TRIANGULO PRODUCTIVO
MALAGA**

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA

ARQUITECTO
CARLOS HERNANDEZ PEZZI
INGENIERO DE CAMINOS
CARLOS MIRO DOMINGUEZ

P R O P U E S T A

FECHA:
OCT-94

PLANOS DE
REFERENCIA

FICHA Nº
5

FICHA DE CARACTERISTICAS

DENOMINACION	Ampliaciones PTA
DESCRIPCION	DESARROLLO DE AREAS NORTE - SUR y OESTE.
OBJETIVOS	Creación de suelo de actividades complementarias al Parque.
PLANEAMIENTO	Plan Parcial
SIST. ACTUACION	Expropiación, Reserva
ORDENACION	Abierta y Manzana Industrial
- SUPERFICIE	Norte: 65Ha. Sur: 22Ha. - Total: 87Ha.
- CLASIFICACION	Reserva.
- CALIFICACION	Residencial ocio e Industrial
- EDIFICABILIDAD	0, 20 y 0,30
- TECHO EDIFICABLE	130.000 + 66.000 = 196.000 m2
- CESIONES *	-
COSTO URBANIZ. PRIM.	
GESTION	Expropiación. Iniciativa P.T.A.S.A.
CARACT. PGOU'83	S.N.U.
OBSERVACIONES	Se encuentra en proceso de expropiación por la G.M.U.

* Aparte de dichas cesiones, deberá cumplir el Reglamento de Planeamiento en cuanto a Cesión de Espacios Públicos para equipamiento viario y zonas verdes.

**TRIANGULO PRODUCTIVO
MALAGA**

P R O P U E S T A

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA

ARQUITECTO
CARLOS HERNANDEZ PEZZI
INGENIERO DE CAMINOS
CARLOS MIRO DOMINGUEZ

FECHA:
OCT-94

PLANOS DE
REFERENCIA

FICHA N°
6

FICHA DE CARACTERISTICAS	
DENOMINACION	Intelhorce INDUSTRIAL. UE-4
DESCRIPCION	RECONVERSION DE INSTALACIONES FABRILES.
OBJETIVOS	RECUPERAR USOS PRODUCTIVOS Y RENTABILIZAR LOS INMUEBLES.
PLANEAMIENTO	Plan Especial. Unidad de Ejecución
SIST. ACTUACION	COMPENSACION
ORDENACION	
- SUPERFICIE	27 Ha
- CLASIFICACION	Unidad de Ejecución de Suelo Urbano.
- CALIFICACION	INDUSTRIAL
- EDIFICABILIDAD	SEGUN PGOU 83'
- TECHO EDIFICABLE	
- CESIONES *	
COSTO URBANIZ. PRIM.	
GESTION	CONVENIO URBANISTICO. JUNTA COMPENSACION
CARACT. PGOU'83	S.U.
OBSERVACIONES	Requiere una reconversión, con nueva urbanización, rehabilitación de todos los espacios libres, mejora de accesos, saneamientos e instalaciones urbanas que permita dar una nueva imagen del espacio productivo malagueño, de acuerdo con unas directrices fijadas por el Plan Estratégico y determinadas por la confluencia de inversiones e iniciativas que puede generar el Triángulo Productivo. Tiene que pasarse de la tradicional calificación por intensidades y tamaños a diferenciar por usos y actividades sin temer la elasticidad y compatibilidad de usos que se precisan para crear espacios urbanos de calidad.

* Aparte de dichas cesiones, deberá cumplir el Reglamento de Planeamiento en cuanto a Cesión de Espacios Públicos para equipamiento viario y zonas verdes.

TRIANGULO PRODUCTIVO MALAGA	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA		
	ARQUITECTO CARLOS HERNANDEZ PEZZI INGENIERO DE CAMINOS CARLOS MIRO DOMINGUEZ		
P R O P U E S T A	FECHA: OCT-94	PLANOS DE REFERENCIA	FICHA N° 7

FICHA DE CARACTERISTICAS

DENOMINACION	La Corchera. UE-3
DESCRIPCION	Terrenos de antigua fábrica de corcho. La edificación Industrial permanece en estado aceptable.
OBJETIVOS	USOS DEPORTIVOS, SOCIALES Y CULTURALES. REHABILITACION DE LA FABRICA. Crear un Equipamiento de Ocio y Cultural.
PLANEAMIENTO	Plan Especial
SIST. ACTUACION	Convenio Ayuntamiento
ORDENACION	Sin especificar
- SUPERFICIE	19 Ha
- CLASIFICACION	SUELO URBANO.
- CALIFICACION	Equipamiento de ocio privado.
- EDIFICABILIDAD	A definir por Plan Especial
- TECHO EDIFICABLE	Exclusivamente el necesario para completar instalaciones.
- CESIONES *	
COSTO URBANIZ. PRIM.	
GESTION	Directa. Creación de Sociedad Explotadora.
CARACT. PGOU'83	SUNP. Equipamiento
OBSERVACIONES	Proyecto de edificio de usos múltiples y equipamiento social y cívico comercial que completa el deportivo. Debe desarrollarse mediante acuerdo-convenio con la propiedad. El acuerdo se deriva de la recalificación de terrenos de la misma propiedad situadas en otras áreas. Buenavista, Tarajal, Ordóñez.

* Aparte de dichas cesiones, deberá cumplir el Reglamento de Planeamiento en cuanto a Cesión de Espacios Públicos para equipamiento viario y zonas verdes.

TRIANGULO PRODUCTIVO
MALAGA

P R O P U E S T A

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA

ARQUITECTO
CARLOS HERNANDEZ PEZZI
INGENIERO DE CAMINOS
CARLOS MIRO DOMINGUEZ

FECHA:
OCT-94

PLANOS DE
REFERENCIA

FICHA Nº
8

FICHA DE CARACTERISTICAS	
DENOMINACION	MERCAMALAGA
DESCRIPCION	PARQUE EMPRESARIAL Y SERVICIOS AVANZADOS. EDIFICACION MODULAR.
OBJETIVOS	CONSOLIDACION PARQUE INDUSTRIAL. Actividades Agroalimentarias.
PLANEAMIENTO	Revisión Plan Especial. Unidad de Ejecución
SIST. ACTUACION	Directa
ORDENACION	
- SUPERFICIE	26 Ha
- CLASIFICACION	URBANO.
- CALIFICACION	PARQUE ACTIVIDAD INDUSTRIAL
- EDIFICABILIDAD	Según Planeamiento vigente
- TECHO EDIFICABLE	
- CESIONES *	
COSTO URBANIZ. PRIM.	
GESTION	Directa
CARACT. PGOU'83	Suelo Urbano y Sistema Técnico
OBSERVACIONES	COMPLETAR ORDENACION y servicios previstos. Necesidad de adaptar ordenación y accesos con el trazado aprobado del acceso norte al aeropuerto.

* Aparte de dichas cesiones, deberá cumplir el Reglamento de Planeamiento en cuanto a Cesión de Espacios Públicos para equipamiento viario y zonas verdes.

TRIANGULO PRODUCTIVO MALAGA	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA		
	ARQUITECTO CARLOS HERNANDEZ PEZZI INGENIERO DE CAMINOS CARLOS MIRO DOMINGUEZ		
P R O P U E S T A	FECHA: OCT-94	PLANOS DE REFERENCIA	FICHA Nº 9

FICHA DE CARACTERISTICAS

DENOMINACION	Ampliación Golf. TP-4.
DESCRIPCION	AMPLIAR GOLF A 18/27 HOYOS, HOTEL Y ZONA RESIDENCIAL.
OBJETIVOS	COMPLETAR EL EQUIPAMIENTO DE OCIO como Parque de Cabecera del Río Guadalhorce.
PLANEAMIENTO	Plan Especial SNU y SUNP en residencial.
SIST. ACTUACION	DIRECTA
ORDENACION	
- SUPERFICIE	38 Ha
- CLASIFICACION	SNU y SUNP
- CALIFICACION	DEPORTIVO, HOTELERO, OCIO, RESIDENCIAL
- EDIFICABILIDAD	A determinar SUNP.
- TECHO EDIFICABLE	
- CESIONES *	RP. Y CARGAS EXTERNAS (mínimo 15%)
COSTO URBANIZ. PRIM.	
GESTION	Directa
PGOU'83 /PGOU'94	SNU
OBSERVACIONES	El hotel del Golf Guadalhorce se emplaza sobre una extensión de 5 Ha. dentro de una finca con un total de 12 Ha. aproximadamente, que ocupan la ampliación y el residencial en bungalows. El hotel tendrá unas 100-150 habitaciones con 200 camas. Se pretende una zona residencial anexa que puede ser objeto de convenio.

* Aparte de dichas cesiones, deberá cumplir el Reglamento de Planeamiento en cuanto a Cesión de Espacios Públicos para equipamiento viario y zonas verdes.

TRIANGULO PRODUCTIVO MALAGA	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA		
	ARQUITECTO CARLOS HERNANDEZ PEZZI INGENIERO DE CAMINOS CARLOS MIRO DOMINGUEZ		
P R O P U E S T A	FECHA: OCT-94	PLANOS DE REFERENCIA	FICHA Nº 10

FICHA DE CARACTERISTICAS	
DENOMINACION	TARAJAL-BOTICARIO
DESCRIPCION	Area situada en la cabecera de la operación de rectificación del Río. Asimismo es un espacio intersticial entre el aeropuerto, el parque fluvial y las áreas productivas.
OBJETIVOS	COMPLETAR UN SECTOR DE SUELO HOMOGENEO. Necesidad de coordinar con el proyecto de Acceso Norte y las obras de Rectificación del cauce.
PLANEAMIENTO	Plan Especial
SIST. ACTUACION	Compensación-Expropiación.
ORDENACION	Baja densidad en ordenación abierta.
- SUPERFICIE	64 Ha
- CLASIFICACION	Sistema General.
- CALIFICACION	A definir Plan Especial
- EDIFICABILIDAD	A definir Plan Especial
- TECHO EDIFICABLE	
- CESIONES *	
COSTO URBANIZ. PRIM.	
GESTION	Delimitación de áreas independientes. Sistemas Generales con Expropiación. Areas edificadas. Compensación.
PGOU'83 /PGOU'94	SNU
OBSERVACIONES	Requiere una reconversión, con nueva urbanización, rehabilitación de todos los espacios libres, mejora de accesos, saneamientos e instalaciones urbanas que permitan dar una nueva imagen del espacio de cabecera del parque fluvial del Guadalhorce.

* Aparte de dichas cesiones, deberá cumplir el Reglamento de Planeamiento en cuanto a Cesión de Espacios Públicos para equipamiento viario y zonas verdes.

TRIANGULO PRODUCTIVO MALAGA	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA		
	ARQUITECTO CARLOS HERNANDEZ PEZZI INGENIERO DE CAMINOS CARLOS MIRO DOMINGUEZ		
P R O P U E S T A	FECHA: OCT-94	PLANOS DE REFERENCIA	FICHA Nº 11

FICHA DE CARACTERISTICAS

DENOMINACION	DESEMBOCADURA DEL GUADALHORCE
DESCRIPCION	AREAS LIMITOFES HASTA 8 KM. DE LA DESEMBOCADURA.
OBJETIVOS	PROTECCION PARAJE NATURAL Y YACIMIENTO ARQUITECTONICO Y ENCAUZAMIENTO AVENIDAS.
PLANEAMIENTO	PLAN ESPECIAL PARQUE FLUVIAL
SIST. ACTUACION	Expropiación
ORDENACION	PARQUES METROPOLITANOS SEGUN PGOU.
- SUPERFICIE	435 Ha
- CLASIFICACION	PLAN ESPECIAL PE-1
- CALIFICACION	-
- EDIFICABILIDAD	-
- TECHO EDIFICABLE	-
- CESIONES *	-
COSTO URBANIZ. PRIM.	VIARIO 15%, 10.000 pts/m2. - 5.000 pts/m2t.
GESTION	CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL SUR - Sociedad Conservación
PGOU'83 /PGOU'94	NO URBANIZABLE
OBSERVACIONES	

Las obras están adjudicadas. Además de su importancia para aumentar la seguridad del territorio objeto de la actuación del Triángulo.

Al proyecto hidráulico se suma la operación que completa el parque fluvial, la desembocadura, la protección del entorno medioambiental y arqueológico. Licitada al tipo en 7.500 millones, es una de las obras de mayor envergadura para la ciudad y para el área industrial más próxima. Ocupa unas 435 Ha. de vital importancia en la bisectriz del triángulo. Debe hacerse compatible la seguridad aportada por la obra con una calidad ambiental de sus riberas y una viabilidad de conservación.

* Aparte de dichas cesiones, deberá cumplir el Reglamento de Planeamiento en cuanto a Cesión de Espacios Públicos para equipamiento viario y zonas verdes.

TRIANGULO PRODUCTIVO MALAGA	EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA		
	ARQUITECTO CARLOS HERNANDEZ PEZZI INGENIERO DE CAMINOS CARLOS MIRO DOMINGUEZ		
P R O P U E S T A	FECHA: OCT-94	PLANOS DE REFERENCIA	FICHA Nº 12

FICHA DE CARACTERISTICAS

DENOMINACION	Aeropuerto
DESCRIPCION	Gran extensión de suelo situado en la desembocadura del Guadalhorce y que debe desarrollarse de forma global.
OBJETIVOS	Creación de un complejo en el que se integren las actividades aeroportuarias, así como las reservas de suelo para una expansión y áreas de apoyo logístico.
PLANEAMIENTO	Plan Especial - Plan Director
SIST. ACTUACION	Expropiación (Adquisición directa)
ORDENACION	Según Plan Especial
- SUPERFICIE	851 Ha
- CLASIFICACION	PLAN ESPECIAL
- CALIFICACION	
- EDIFICABILIDAD	
- TECHO EDIFICABLE	
- CESIONES *	
COSTO URBANIZ. PRIM.	
GESTION	AENA. Sociedad de Centros Complejos Aeroportuarios de Málaga
CHARACT. PGOU'83	SNU y Sistema Técnico
OBSERVACIONES	Se propone facilitar los planes de AENA para la ampliación, acceso y reutilización de los terrenos del aeropuerto con la posibilidad de instalar una segunda pista, cuya reserva se puede hacer desde el PGOU. Los usos principales son el aeroportuario y como complementarios el almacenaje, industrial, distribución de mercancías, aparcamientos, terciario, hotelero, etc. La zona afectada pasa a superar un área bruta de casi 800 Ha., aunque muchas se destinan a áreas libres. Se deben desarrollar simultáneamente con el Plan Director a efectos de viabilidad técnica y determinación de servidumbres.

* Aparte de dichas cesiones, deberá cumplir el Reglamento de Planeamiento en cuanto a Cesión de Espacios Públicos para equipamiento viario y zonas verdes.

TRIANGULO PRODUCTIVO
MALAGA

P R O P U E S T A

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MALAGA

ARQUITECTO
CARLOS HERNANDEZ PEZZI
INGENIERO DE CAMINOS
CARLOS MIRO DOMINGUEZ

FECHA:
OCT-94

PLANOS DE
REFERENCIA

FICHA Nº
13

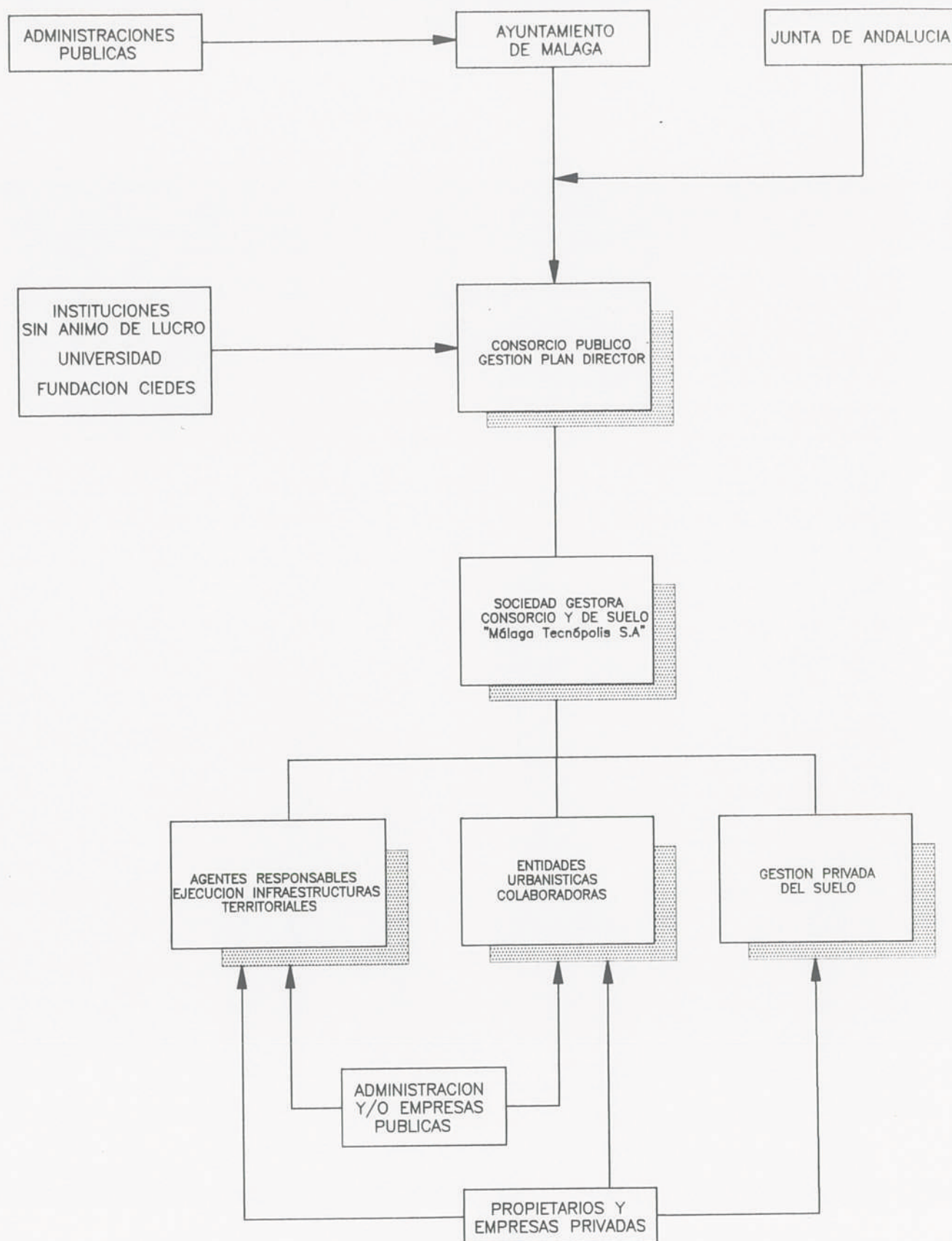
5. UNA PRIMERA APROXIMACIÓN AL PROGRAMA.

5.1. LA ELASTICIDAD COMO PREMISA DE CUALQUIER POSIBLE FORMA DE GESTIÓN. FIGURAS POSIBLES PARA SU DESARROLLO.

El desarrollo de la operación del triángulo, requiere de procedimientos de gestión, hasta hace poco inusuales. La gran extensión de suelos, la necesidad de ajustar la oferta a un perfil de demanda potencial difícil de predecir, y sobretodo la necesidad de transmitir al mercado la sensación de "solidez" desde la primeras etapas, exige culminar la gestión pública tres factores:

- Una urbanización primaria que trate de hacer coherente y justa la realización individualizada de las diferentes piezas que componen el área. Esta función exige la aparición de una entidad urbanizadora con atribuciones para la realización de la estructura primaria, y la capacidad de gestionar recursos ajenos pertenecientes a programas sectoriales de inversión pública o a los sectores privados que resulten beneficiarios de cada actuación.
- En segundo lugar, debe de crearse una figura específica sobre la que recaiga las responsabilidades y atribuciones de la ley del suelo. La Gerencia Municipal de Urbanismo, como órgano responsable, debería encontrar fórmulas que facilitaran una gestión urbanística más directa de estos suelos, que por su peculiaridad no pueden someterse a los procedimientos aplicados en el resto de la ciudad.
- Como aspecto esencial en la gestión del triángulo, debe crearse la figura o figuras probablemente de naturaleza mercantil, que permitan la adquisición y promoción de suelo público, así como la participación conjunta con agentes privados en operaciones de desarrollo de determinadas piezas del triángulo.

Por último, el impulso de nuevas iniciativas de creación de suelo para actividades específicas, así como la introducción de funciones cada vez más necesarias en cualquier proceso productivo, y que disponen de un soporte idóneo en las empresas constituidas entorno al Parque Tecnológico, deben servir para consolidar un tejido industrial y productivo que encuentre beneficios reales en su instalación dentro del triángulo. La figura de un consorcio público que aglutine la experiencia acumulada en diversos sectores de la producción, tanto a nivel local como regional o estatal, podría ser el instrumento inicial, y dispondría de una clara operatividad, siempre que lograra "acceder" a los mecanismos que desde los diversos estamentos de la Administración se emplean para la concesión de incentivos al desarrollo de nuevas actividades.



5.2. LOS MECANISMOS DE URBANIZACIÓN PROGRESIVA Y DE GESTIÓN MIXTA DE LA PROMOCIÓN, CLAVES SOBRE LAS QUE SUSTENTAR EL NUEVO MODELO DE FORMACIÓN DE CIUDAD.

5.2.1. El programa de inversiones públicas.

Independientemente de las figuras jurídicas y mercantiles que deben sustituirse para su gestión, resulta esencial hacer hincapié en aquellos aspectos que por su relevancia, deben ser atendidos con carácter prioritario.

Parece evidente que un área tan extensa, no puede ampararse bajo un programa único, y que en consecuencia, su desarrollo debe centrarse en la garantía por los agentes públicos de lo que podrían denominarse las "llaves" del proceso, adquiriendo el resto de los elementos, un cierto grado de libertad en su desarrollo interno.

De las discusiones mantenidas con diferentes grupos de expertos, se han logrado extraer conclusiones acerca de lo que deben ser considerados como factores de oportunidad.

Distinguiendo entre aquellos que hacen referencia a la vertebración y conexión con el exterior, de aquellos otros que garantizan la organización espacial interna y su

urbanización primaria, o por fin de aquellos que deben aportar el nivel de calidad ambiental requerido, se enuncian a continuación, los de mayor relevancia:

C. Comunicaciones.

C1. Acceso norte al aeropuerto.

C2. Autovía del Guadalhorce. Mejoras de accesibilidad a las áreas limítrofes.

C3. Prolongación de la vía tangencial, hasta su conexión con el nuevo acceso al aeropuerto, así como su prolongación hasta la variante de Benalmádena.

U. Urbanización primaria.

U1. La ejecución de vías internas, que doten de acceso y servicios básicos a los diferentes polígonos y piezas de actividad.

U2. La construcción de una vía transversal desde la vía tangencial hasta la ribera del Guadalhorce.

U3. La ampliación y mejora de la carretera MA-405, desde el polígono El Viso, hasta Campanillas.

F. Mejora de la calidad ambiental.

F1. Forestación y mejora de los arroyos principales: Boticario y Merino.

F2. Rehabilitación de zonas de extracción de áridos, convirtiéndolas en espacios de ocio y parques públicos.

F3. Construcción del parque fluvial del Guadalhorce, y utilización de sus espacios de márgenes para equipamientos de ocio y recreo de las áreas industriales.

Para evaluar las grandes cifras de ejecución de infraestructuras que constituyen el soporte territorial en el que se apoya la

propuesta, se ha establecido un programa de obras de urbanización que consideramos primarias, en las que se incluyen las grandes autovías pendientes de realización, las obras correspondientes a vías primarias diferenciando entre aquellas que pueden considerarse sistemas generales de ciudad, de aquellas otras que constituyen los elementos de organización interna de cada una de las grandes unidades, y la urbanización y tratamiento de los espacios abiertos de mayor trascendencia en la configuración de la zona.

Con estos criterios, se ha realizado una primera aproximación a lo que se podría considerar como un presupuesto de inversiones públicas, cuya asignación a los diferentes agentes, se realizaría de acuerdo con los criterios establecidos en el punto 5.1.

- Sistemas territoriales.

■ Acceso norte al aeropuerto.

Agente: Consejería de Obras Públicas - M.O.P.T.M.A.

Presupuesto estimado 4.000 millones de pesetas.

- Obras complementarias en la autovía Málaga - Campanillas.

Agente: Consejería de Obras Públicas.

Presupuesto estimado, 500 millones de pesetas.

(En este presupuesto se considera, la urbanización del paso inferior existente, y sus accesos en la zona de Cros Amonesa, así como las obras de restauración y cobertura vegetal de los taludes y zona de dominio público de la autovía).

- Prolongación de la vía tangencial hasta su conexión con la actual circunvalación de Málaga, y con la variante de Benalmádena.

Agente: M.O.P.T.M.A.

Presupuesto pendiente de valorar, tras la definición de su trazado.

- Sistemas generales.

- Desdoblamiento y mejora de la MA-401, desde el polígono El Viso hasta Campanillas.

Agente: Consejería de Obras Públicas - Ayuntamiento de Málaga.

Presupuesto estimado, 600 millones de pesetas.

- Vía transversal de los polígonos industriales.

Agente: Consejería de Obras Públicas - Ayuntamiento de Málaga.

Presupuesto estimado, 1.200 millones de pesetas.

- Vías locales pertenecientes a la urbanización primaria de la zona.

- Avenida central de Trévenez.

Agente: Junta de Compensación de los polígonos 1, 2 y 3 del Sector Trévenez-Cerámicas.

Presupuesto estimado, 250 millones de pesetas.

- Vía transversal desde Sta. Teresa a la carretera de la Colonia.

Agente: Consorcio del Triángulo Productivo.

Presupuesto estimado, 380 millones de pesetas.

- Vía parque de Buenavista.

Agente: Entidad Promotora de la Expansión del Campus Universitario.

Presupuesto estimado, 250 millones de pesetas.

- Avenida central del Parque Empresarial de la Cros.

Agente: Junta de Compensación del polígono.

Presupuesto estimado, 420 millones de pesetas.

- Urbanización y consolidación de parques forestales, y encauzamiento arroyos.

- Obras de encauzamiento de los arroyos Boticario y Merino y posible desvío del Arroyo de las Cañas.

Agente: Junta de Andalucía - Administración del Estado.

Presupuesto estimado, 650 millones de pesetas.

- Forestación del parque del Boticario.

Agente: Consorcio.

Presupuesto estimado, 300 millones de pesetas.

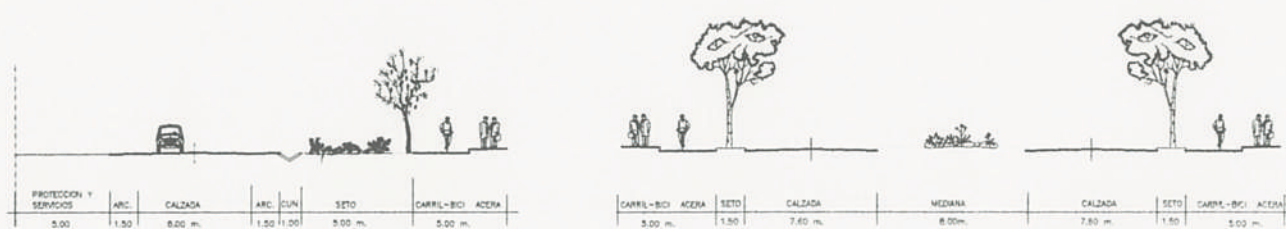
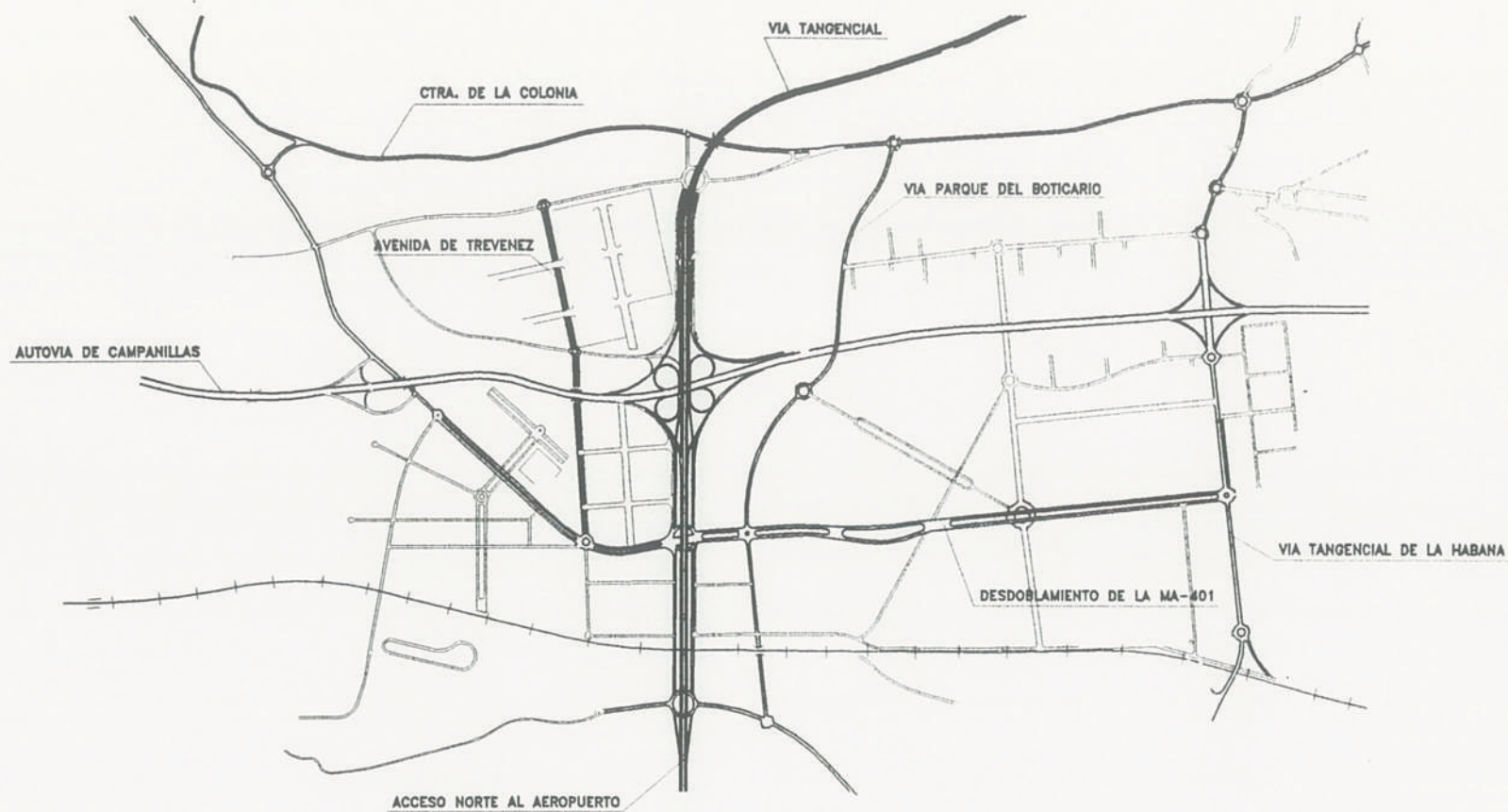
- Construcción de balsas de regulación de avenidas y adecuación de su entorno como parques de recreo.

Agente: Consorcio.

Presupuesto estimado, 120 millones de pesetas.

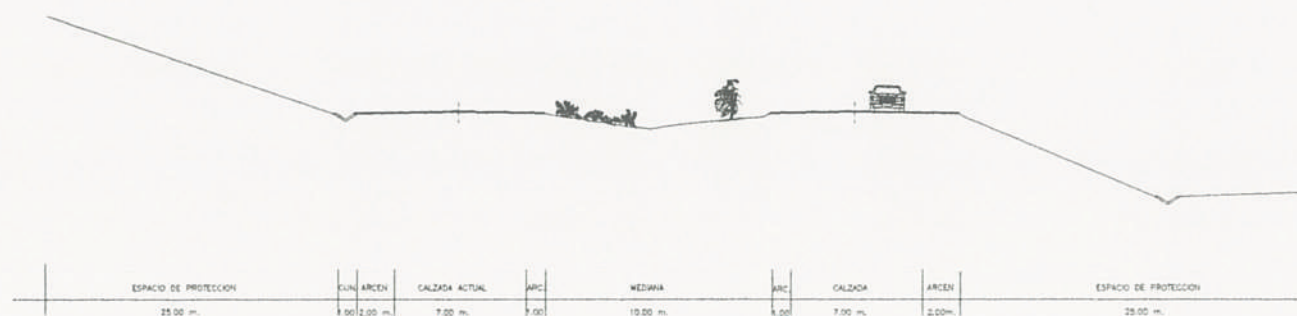
El presupuesto de urbanización primaria de la zona es por tanto de 8.500 millones de pesetas, distribuidos entre los diferentes agentes según el cuadro siguiente.

CONCEPTO	AGENTE	PRESUPUESTO	CLASIFICACIÓN
Acceso Norte Aeropuerto	Consejería de Obras Públicas - M O P T M A	4.000 Millones	Sist. Terr.
Obras complementarias autovía Málaga-Campanillas	Consejería de Obras Públicas	500 Millones	Sist. Terr.
Proel. vía tangencial hasta conexión circunvalación de Málaga y variante Benalmádena	M O P T M A	---	Sist. Terr.
Desdoblamiento MA-401 desde El Vino a Campanillas	Consejería de Obras Públicas - Ayuntamiento de Málaga	600 Millones	Sist. General
Vía transversal de los polígonos industriales	Consejería de Obras Públicas - Ayuntamiento de Málaga	1.200 Millones	Sist. General
Avenida central Trévez	Junta de Compensación de los polígonos 1, 2 y 3 del Sector Trévez-Cerámicas	250 Millones	Sist. Local
Vía transversal desde Sta. Bárbara a carretera de la Colonia	Consortio del Triángulo Productivo	180 Millones	Sist. General
Vía Parque Buenavista	Entidad Promotora de la Expansión del Campus Universitario	250 Millones	Sist. Local
Avda. central Parque Empresarial Cros	Junta de Compensación del Polígono	420 Millones	Sist. Local
Encauzamiento arroyos Boticario y Merino, posible desvío del Arroyo de las Cañas	Junta de Andalucía - Administración del Estado	650 Millones	Sist. General
Forestación del Parque Botánico	Consortio	300 Millones	Sist. General
Construcción de balsas de regulación de avenidas y adecuación de su entorno como parques de recreo	Consortio	120 Millones	Sist. General

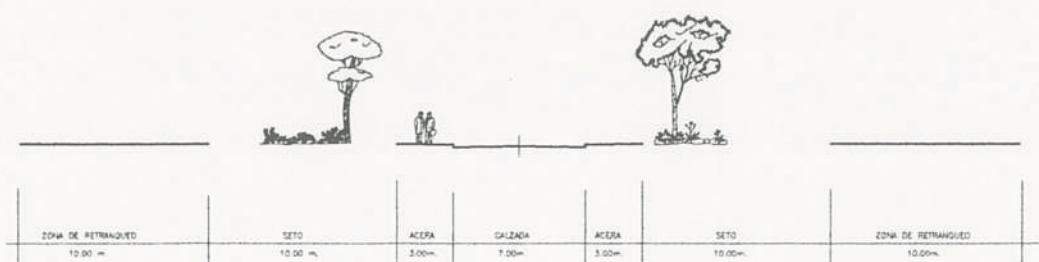


SECCION TIPO
CTRA. DE LA COLONIA

SECCION TIPO
DESDOBLAMIENTO DE LA MA-401



SECCION TIPO
AUTOVIA CAMPANILLAS



SECCION TIPO
ANILLO Y SECUNDARIAS

5.2.2. Fórmulas para la gestión del proceso.

Independientemente de este programa de inversiones, el proceso ordenador de todo el área, debe someterse a un desarrollo escalonado coherente con el proceso de gestión que definitivamente se elija. No obstante, la aproximación gradual a la ordenación de cada pieza, podría seguir una secuencia con los siguientes pasos:

- a) Primeramente, sería necesario un documento marco en el que se establecerían las aptitudes, tendencias y oportunidades de cada una de las grandes zonas que constituyen el área de estudio. Este documento tendría como finalidad esencial, la definición de los parámetros reguladores de carácter urbanístico, que deberían de ser incorporados al planeamiento general de la ciudad.

El documento redactado, puede cumplir este fin, tras un período de discusión y aportación de criterios y ajustes por los principales agentes públicos interesados en la operación.

La clasificación de las diferentes actividades posibles, deberían responder a figuras urbanísticas específicas, que reconocieran en su programa la jerarquía y prioridad de

las acciones, dentro de una estrategia global para todo el Triángulo. En concreto, las áreas que deben constituir el embrión de la operación, deben de incorporarse en el programa del primer cuatrienio de Planeamiento, que incluso en los casos donde existan elementos de urbanización suficientes, podrían ser clasificados como unidades de ejecución en suelo urbano.

Se podrían considerar como unidades de ejecución, los enclaves de suelo, que a pesar de carecer de planeamiento, presentan un destino preciso y se encuentran en zonas ya consolidadas. Se distinguirían por tanto, entre unidades de ejecución de suelo urbano, sectores de suelo urbanizable, con delimitaciones poligonales que permitan la ejecución independiente de unidades de rango inferior, y áreas más extensas sometidas a figuras del planeamiento especial o programas de actuación urbanística.

- b) En un segundo paso, se desarrollarían las figuras de planeamiento de cada una de las áreas con una jerarquía de prioridades, resultante de la propia secuencia de las operaciones, de

adquisición de suelo o de proyectos de actividades específicas.

En general, las iniciativas de planeamiento de las primeras etapas del programa, deberían proceder de la entidad genérica responsable de su gestión, y por tanto deberían conceptuarse como iniciativa pública. No obstante, esta generalización, no debe impedir que en casos concretos existan iniciativas privadas por los propietarios del suelo para el desarrollo de actividades concretas.

- c) Finalmente, se constituirían los órganos de gestión específicos de las piezas o polígonos a desarrollar, vinculados al consorcio, pero con una naturaleza jurídica independiente. De esta forma surgirían en algunos casos, las Juntas de Compensación, en otros las entidades de colaboración, y en otros empresas o sociedades de carácter mercantil, responsables de la promoción de cada polígono o iniciativa.

Toda la actuación en sí, implica un cambio de mentalidad sobre el uso del suelo y en ella, los agentes públicos deben tener el protagonismo estructural a cambio de ofrecer a los agentes privados, las facilidades de instalación de usos productivos y servicios. Como tal, las clasificaciones jurídicas consideradas a lo

largo de este documento y reflejadas como síntesis en las fichas de características urbanística de cada unidad, deben adoptarse con la reserva que imponen el desconocimiento en estos primeros estudios de las características y oportunidades concretas que cada iniciativa puede presentar, y que cualquier caso obliga a establecer mecanismos de revisión de los parámetros urbanísticos determinantes para su desarrollo.

5.3. CRITERIOS PARA UNA ESTRATEGIA DE DESARROLLO. AVANCE DEL PROGRAMA.

Basándonos en la experiencia ya consolidada del Parque Tecnológico, y en experiencias similares llevadas a cabo en otras ciudades para el fomento de actividades productivas, consideramos que los criterios que deben prevalecer en cualquier iniciativa de este tipo, deben ser los siguientes:

- 1º. Habilitación de paquetes de suelo especializados en actividades muy diversas y que presenten una gran agilidad para su desarrollo independientemente del carácter público o privado de la iniciativa.
- 2º. Desarrollo de unas figuras de planificación muy elásticas, que permitan la incorporación al mercado de las piezas con mecanismos permanentes de ajuste a la demanda.
- 3º. Consolidación de una urbanización primaria, que permita una gran rapidez en la implantación de nuevas actividades independientemente de su escala.
- 4º. Mecanismos contractuales que permitan salvaguardar el buen fin de las inversiones públicas garantizadas como dinamizadoras, sin que ello suponga una compleja y dilatada fase de tramitación del Planeamiento, Gestión, Disciplina edificatoria y Concesión de las subvenciones o exenciones a que haya lugar.
- 5º. Disponibilidad de medios para favorecer la incorporación de nuevas tecnologías y modos de producción en el tejido empresarial, así como métodos para lograr una eficaz transferencia e intercambio de bienes y servicios, tanto a nivel interno como con los focos que pueden beneficiarse de las actividades instaladas en el área.
- 6º. Capacidad de difusión de una imagen corporativa en el mercado internacional que agrupe y beneficie al tejido industrial asentado de la zona.
- 7º. Garantías de gestión del espacio económico resultante mediante entidades de conservación que logren una calidad ambiental como estímulo a la implantación de nuevas actividades.

Para el desempeño de todas estas funciones, se requieren de la participación de diversas figuras de gestión, que por su deferente finalidad, deben mantener una clara independencia y autonomía.

Creemos que para el desarrollo del Triángulo Productivo, existen tres etapas:

- Una primera que serviría para configurar las figuras y fórmulas de gestión, así como para la constitución de las entidades públicas responsables de su desarrollo: fundaciones, agencias, empresas públicas, etc., así como el cierre de los protocolos de acuerdo entre los diversos agentes interesados.
- Una segunda, serviría para el desarrollo y promoción de las diversas piezas, teniendo un carácter mas de promoción urbanística, en el que se combinarían las diversas fuentes de financiación y acciones urbanizadoras.
- Una tercera, serviría para el ejercicio de las actividades, salvaguardando unos niveles de calidad y dinamismo, que deben estar implícitos en la gestión desde los primeros momentos.

A pesar de que las tres etapas deben mantener por su naturaleza, velocidades de realización diferentes, si deben iniciarse de forma simultánea al existir interdependencias entre ellas, que resultarían muy complejas de materializarse en el caso de que se iniciaran en momentos diferentes, y por tanto no se dispusiera desde el principio la capacidad para garantizar la coherencia de los criterios en cada momento operativo.

En este Avance, consideramos las prioridades para el desarrollo de la Primera Etapa, así como los aspectos que consideramos esenciales que se inicien tanto de la Segunda como de la Tercera Etapa.

Criterios para el desarrollo de la Primera Etapa. Trabajos a desarrollar.

- En primer lugar, se necesitaría un documento base urbanístico, que o bien se incorpore al documento revisión del Plan General, o bien se tramite mediante una modificación de elementos independiente.

En dicho documento, se establecerían las características urbanísticas indispensables para la iniciación del proceso, basadas en el modelo de organización establecido por este Estudio, tras su discusión con los diversos agentes y operadores

más importantes.

- En segundo lugar, se establecerían convenios y protocolos de acuerdo con los propietarios del terreno, que permitieran agilizar la gestión, y perfilar el carácter de las promociones en cada uno de los casos.
- En tercer lugar, se deben desarrollar convenios con entidades y agentes públicos que vayan a contribuir en la promoción de algunas de las iniciativas previstas: E.P.S.A., Universidad, A.E.N.A.. Dichos convenios permitirían el desarrollo individualizado de cada una de las iniciativas, estableciendo las figuras de gestión y promoción más adecuadas en cada caso. Asimismo, en base a esos convenios, se realizarían los documentos y estudios que permitieran programar y garantizar la viabilidad financiera de cada iniciativa.
- En cuarto lugar y en desarrollo del documento base, se deben desarrollar las figuras de ordenación y proyectos de los elementos primarios, así como buscar las vías de financiación de las diversas acciones urbanizadoras;

Las principales acciones que consideramos en este capítulo, son las siguientes:

- Forestación de grandes espacios abiertos.



- Ordenación de cauces de drenaje.
- Construcción de las infraestructuras básicas.
- Urbanización de la vía parque y resto de vías primarias.
- Construcción de las vías de servicio

y nuevos enlaces en la autovía Málaga - Campanillas.

- Construcción del acceso norte al aeropuerto.
- Construcción del parque fluvial del Guadalhorce.

Condiciones iniciales para el desarrollo de la Segunda y Tercera Etapa.

- El primer órgano a constituir para el desarrollo de la operación, debe ser de carácter institucional y estar facultado para realizar convenios y protocolos de acuerdo, tanto con operadores públicos como con agentes privados.

Este órgano, presentaría un perfil muy similar a una entidad colaboradora de urbanización y presentaría desde los primeros momentos capacidad jurídica y financiera para la gestión del suelo y el desarrollo de actividades públicas ligadas a la urbanización, así como capacidad para elevar a los órganos responsables de la administración de urbanismo las figuras de planeamiento y gestión detalladas para cada suelo.

- La gestión y promoción de cada actividad y pieza de suelo, debería de realizarse por sociedades independientes, bien de carácter público o privado, estas sociedades de promoción recibirían el apoyo para su creación del órgano de gestión general, mediante la suscripción de convenios en los que este Órgano, administraría al menos el patrimonio correspondiente a las

cesiones de suelo derivadas de la legislación o convenios establecidos para el desarrollo de cada pieza.

La participación del órgano público de gestión del Triángulo en cada promoción, garantizaría asimismo, la finalidad de cada operación y la salvaguarda de los intereses y fines sociales que mediante subvenciones, incentivos y otros mecanismos, contribuirán en cada caso al desarrollo de las iniciativas.

- Por último, y en este primer Avance, se propone la constitución de una entidad, sin ánimos de lucro, y que tendrían un carácter fundacional, que tuviera como misión favorecer el desarrollo de nuevas iniciativas, asesorar y respaldar la implantación de actividades, y auxiliar a los órganos de decisión de la Administración Pública en la aprobación de incentivos con cargo a fondos regionales o europeos, o la instrumentación de ayudas para la mejora y modernización de la estructura de las empresas, así como la divulgación de una imagen corporativa de toda la operación.

Esta fundación, que podría ser el embrión inicial de las figuras de Administración para ejercicio de la actividad, en la Tercera Etapa, debería desarrollarse mediante unos estatutos, por el órgano de gestión general, desde la Primera Etapa, a fin de que sirviera como figura consultiva en la toma de decisiones desde la instancia pública.

Málaga, enero de 1995