

D. JOSÉ ANTONIO VIQUEZ RUIZ, DELEGADO TERRITORIAL DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA EN MÁLAGA.

Escrito de alegaciones al expediente de Autorización Ambiental Unificada relativo al Proyecto de Urbanización del Sector SUNC-O- LO.17 «Repsol». T.M. de Málaga (Málaga). Expte. AAU/MA/42/20.

D./Dña.

_____,
mayor de edad, con DNI nº _____, con domicilio a efectos de notificaciones en _____,
_____, municipio _____, código postal _____, actuando en nombre y representación de la asociación _____, con CIF _____ y en condición de interesado/a en el procedimiento que se tramita en el expediente administrativo que se referencia, comparece y, como mejor proceda en Derecho,

EXPONE:

1. Que con fecha del 26 de enero de 2022, se publica en la pagina web <https://www.juntadeandalucia.es/servicios/participacion/todos-documentos/detalle/236795.html> Acuerdo de 15 de diciembre de 2021, de la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Málaga, por el que se abre un periodo de información pública sobre el expediente de Autorización Ambiental Unificada para el proyecto que se cita, en el término municipal de Málaga (Málaga). (PP. 3886/2021). Pudiéndose presentar alegaciones a dicho expediente desde el 27/01/2022 al 11/03/2022
2. Que mediante el presente escrito, y en ejercicio del derecho que se regula en la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y dentro del plazo al efecto conferido, la persona que suscribe formula la siguiente exposición de motivos y las consiguientes alegaciones:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Como es bien sabido, la empresa Repsol mantuvo durante décadas unas instalaciones de almacenamiento de hidrocarburos entre los distritos de Cruz de Humilladero y Carretera de Cádiz. Durante años, miles de habitantes convivieron con el peligro y la inquietud que suponía residir en las inmediaciones de unos depósitos altamente contaminantes, lo cual elevaba el riesgo de sufrir graves accidentes para la salud. La ciudadanía de Málaga se movilizó entonces de forma masiva y reiterada para exigir a las autoridades municipales, y a la propia compañía Repsol, el desmantelamiento de este complejo industrial. Esta reivindicación vino acompañada de una reclamación vecinal unánime para que se estableciera en su lugar una gran zona verde, el gran pulmón del que nuestra ciudad aún carece. Las autoridades municipales de entonces fueron sensibles a las demandas de la población y firmaron con la compañía Repsol un convenio que posibilitó el desmantelamiento de los citados depósitos de hidrocarburos. Al mismo tiempo, acordaron que la parcela que quedase libre fuera ocupada por un parque urbano, para lo cual

aquellos suelos fueron definidos como equipamiento verde en el Plan General de Ordenación Urbana de 1983.

Transcurridos casi veinte años desde el desmantelamiento definitivo del complejo industrial, se observa que la evolución del planeamiento ha sufrido un proceso inverso a lo que la normativa urbanística contempló. En efecto, hemos pasado de la previsión de un espacio público completamente destinado a la vegetación y al uso de la ciudadanía (PGOU de 1983), a una preponderancia de grandes volúmenes edificados, de uso privado, con la consecuente merma de las zonas verdes públicas previstas (PGOU de 2011). Así, en los terrenos de la antigua Repsol, el vigente Plan General de Ordenación Urbana contempla la construcción de cuatro rascacielos de hasta 33 plantas de altura, 400 viviendas distribuidas en varios bloques y la construcción de un gran centro comercial con una superficie de 40.000 metros cuadrados.

En enero de 2016 surgió Bosque Urbano Málaga, una plataforma ciudadana que recogía la demanda histórica a favor de una zona verde de 177.000 metros cuadrados en los terrenos de la antigua Repsol. Desde entonces, más de 40.000 ciudadanos han avalado su iniciativa con su firma, tanto de manera telemática —a través de la plataforma *Change.org*— como de modo presencial, por medio de rúbricas obtenidas en diferentes campañas vecinales y entregadas en el Registro General del Ayuntamiento de Málaga.

Asimismo, más de 40 organizaciones han apoyado públicamente la iniciativa de la citada plataforma a través de la Mesa por un Bosque Urbano, un foro participativo que cuenta con la presencia de colegios profesionales, federaciones y asociaciones vecinales, entidades cívicas, asociaciones de comerciantes y de usuarios, organizaciones ecologistas y deportivas, sindicatos y formaciones políticas. El objetivo de la Mesa, auspiciada en noviembre de 2016 por la plataforma Bosque Urbano Málaga, es llevar a cabo un trabajo conjunto y coordinado para conseguir un pulmón verde de 177.000 metros cuadrados en los terrenos de la antigua Repsol.

ALEGACIONES:

1. El desarrollo urbanístico que se propone, para la parcela objeto de Estudio de Impacto Ambiental, agravará ostensiblemente las condiciones de vida de la vecindad de los distritos malagueños de Cruz de Humilladero y Carretera de Cádiz, que, con más de 200.000 habitantes¹, sufren uno de los índices más altos de la Unión Europea en cuanto a densidad de población, volumen edificado y emisiones de CO₂, además de una ratio de zonas verdes que apenas supera los 2 metros cuadrados por habitante². Estos factores han venido repercutiendo gravemente en la salud de la población durante los últimos cincuenta años. No en vano, la Organización Mundial de la Salud recomienda, como mínimo, entre 10 y 15 metros cuadrados³ de zonas verdes por habitante para garantizar una óptima condición física y mental. En este sentido, la creación de un bosque urbano de 177.000 metros cuadrados en esos terrenos paliaría las graves carencias de Málaga en materia medioambiental —poco más de 7 metros cuadrados de zonas verdes por habitante⁴— y situaría la ciudad en la línea que marcan las recomendaciones internacionales,

¹https://gestrisam.malaga.eu/export/sites/default/economia/gestrisam/portal/menu/seccion_0006/documentos/2012_poblacion_por_distritos_municipales.pdf

² Según datos del Observatorio de Medio Ambiente Urbano.

³ https://territori.gencat.cat/es/06_territori_i_urbanisme/observatori_territori/assentaments_urbans/sistemes/zones_verdes/

⁴ Según datos del Observatorio de Medio Ambiente Urbano.

especialmente de la Comisión Europea, la Organización Mundial de la Salud y las Naciones Unidas, en un contexto marcado ineludiblemente por la emergencia climática y la crisis derivada de la pandemia de la COVID-19. Asimismo, propiciaría la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en el marco de la Agenda 2030 y contribuiría a la Estrategia de la UE sobre Biodiversidad para 2030, como pilar fundamental del Pacto Verde Europeo. Finalmente, pondría en práctica objetivos y líneas de actuación de la Estrategia Estatal de Infraestructura Verde y de la Conectividad y la Restauración Ecológicas.

Sin duda, es una ocasión histórica para que Málaga disponga al fin del gran espacio verde que merece por población, dimensión internacional e historia, que combinaría los estándares de calidad ambiental y salud. La dotación de este espacio verde sería vital para favorecer la resiliencia, adaptación y mitigación de la ciudad de Málaga a los cambios del clima. Asimismo, se erigiría en un espacio referencial en el ámbito europeo, al contemplarse como el bosque urbano más meridional del continente. Esto supondría una diversificación de los recursos turísticos hacia el Oeste de la ciudad, lo que ayudaría a regenerar una zona con preponderancia del pequeño y mediano comercio y actualmente muy castigada por los efectos de la recesión económica.

2. Los terrenos objeto del proyecto de urbanización fueron ocupados durante décadas por unas instalaciones de almacenamiento de hidrocarburos de la empresa Repsol. Este uso industrial de la parcela ha generado una importante presencia de hidrocarburos tanto en el suelo como en los acuíferos de la misma. Así lo constatan informes recientes realizados sobre estos terrenos. Según el informe elaborado por la consultora Ramboll en 2018 estas afecciones por contaminación comportan «riesgos inaceptables» para la salud.

Asimismo, en la lista de informes adjuntos al expediente por parte de la empresa promotora, falta el ***Informe del Departamento de Calidad de Suelos sobre la documentación relacionada con los terrenos de la antigua terminal de productos petrolíferos líquidos de Repsol, en Málaga (Málaga)***, emitido por la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático, de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía. Este informe indica a la empresa promotora: **«Se considera necesario el traslado de la documentación a la Administración Hidráulica competente, solicitando la emisión de informe vinculante»** al respecto. Además, establece una serie de actuaciones que hay que ejecutar en la parcela.

- En la zona norte: **«Deberá actualizarse el ACR una vez retirada la fase libre, con las consideraciones al respecto realizadas en el presente informe en relación a valores de presión diferencial entre el interior y el exterior, factor de emisión de partículas y constante toxicológica para TPH, con el objeto de conocer los riesgos reales y la obtención de los valores objetivo».**
- En la zona sur: **«Se debe revisar el ACR, con las consideraciones al respecto realizadas en el presente informe en relación a la profundidad del nivel freático, factor de emisión de partículas y constante toxicológica para TPH. Así mismo, se propone control piezométrico para control analítico, control del nivel freático y de presencia/ausencia de fase libre; y evaluación técnica para garantizar que**

dichos resultados no afectan a las conclusiones derivadas del análisis de riesgos realizado en la zona Sur».

Los estudios encargados por el Ayuntamiento de Málaga y por la empresa promotora determinan que tanto el suelo como el agua del freático, que se sitúa a pocos metros de profundidad, están afectados por contaminación de hidrocarburos y, también, de metales pesados. Por lo tanto, se debería llevar a cabo, además del Análisis Cuantitativo de Riesgos —para comprobar si lo que está planificado en el PGOU vigente para la parcela supondría un riesgo inaceptable para la salud de las personas—, una evaluación de riesgos de la afectación de los recursos naturales presentes en la parcela. En especial del agua subterránea del freático, que, además de estar claramente afectada por la contaminación, también tiene afectado su flujo hacia el mar.

En este sentido, los estudios requeridos a tal fin por el propio Ayuntamiento han puesto de manifiesto que la dinámica del flujo de agua subterránea hacia el mar está alterada por la presencia del túnel del AVE. Su trazado es perpendicular a la dirección del flujo y ejerce de barrera, lo que causa que el nivel freático se encuentre entre uno y dos metros más elevado al norte del túnel que al sur del mismo. Los sifones que incorpora el túnel se han mostrado insuficientes para comunicar adecuadamente la parcela al norte del túnel con la parcela al sur. Algo que debería conocer desde hace tiempo la administración hidráulica competente para tomar medidas al respecto.

Este mayor nivel del freático al norte del túnel probablemente haya resuspendido hidrocarburos más o menos inmovilizados en el suelo contaminado, lo que podría haberlos redistribuido. Además, es una dinámica de movimiento de contaminación en la vertical que puede tener un comportamiento estacional acorde al característico régimen de lluvias del clima mediterráneo que puede elevar el nivel freático, aún más, durante los meses de lluvia.

En consecuencia, no solo no compartimos la idea de que el túnel del AVE funciona como barrera que permite dividir la parcela en sectores norte, central y sur, sino que, por el contrario, se muestra como un factor de riesgo, ya que al no funcionar correctamente el sistema de sifones que debería permitir el correcto flujo de agua de la zona norte a la sur, la contaminación existente en el suelo de la parcela norte y a diferentes niveles, puede ser distribuida en cualquier momento a la parcela sur, con arreglo a la intensidad de las lluvias.

Entendemos que se ha de realizar un estudio hidrogeológico solvente que incluya la problemática del túnel del AVE, así como la posible afección de abundantes pozos registrados al oeste del emplazamiento y de aljibes cercanos. Por ello, mientras se mantenga la presencia de hidrocarburos, tanto en el terreno como en el freático de la zona norte, no se podrá hacer un correcto Análisis Cuantitativo de Riesgo para la zona sur, ya que por los motivos indicados anteriormente, la contaminación en la parcela sur podrá variar o aparecer restos de hidrocarburos en cualquier momento.

3. No se aportan por parte del Ayuntamiento de Málaga avances ni plazos en la construcción de la conexión del Bulevar Adolfo Suarez con la MA-20 y en la finalización del bulvar sobre el soterramiento de las vías del tren, vial sobre el que se sustenta la llamada «nueva centralidad urbana» diseñada por el ente municipal, sin el cual no se asegura una correcta movilidad para la vecindad. En consecuencia, dicha infraestructura queda inhabilitada para

cumplir su función al no conectarse con la ronda Oeste de la ciudad. Esto implica que el proyecto de urbanización presentado no cuenta con un plan de movilidad real y viable y se sustenta en suposiciones sobre una infraestructura que no se sabe cuándo se construirá si es que se construye.

La ausencia de un plan de movilidad real, sustentado por un proyecto de infraestructura viaria que se ajuste a la legalidad vigente, generará graves problemas de movilidad y de tráfico en todo el entorno de la parcela objeto del Proyecto de Urbanización del Sector SUNCO- LO.17 «Repsol». Así se generaría atascos en las Avenida de Europa, Avenida Juan XXIII, Calle Sillita de la Reina y Calle Bodegueros, al producirse un considerable aumento del tráfico en la zona, procedente de las nuevas construcciones, sin que este pueda ser absorbido por las infraestructuras existentes, ya colapsadas, ni por la construcción del bulevar sobre el Soterramiento de las vías del AVE, ya que como indicaba el Director General de Carreteras, en una carta remitida a la Plataforma Ciudadana Bosque Urbano Málaga el 5 de noviembre del 2020, el proyecto de conexión del bulevar Adolfo Suarez con la MA-20 incumple la normativa vigente de carreteras.

En virtud de lo expuesto,

SOLICITA:

Que teniendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo y tenga por formuladas las alegaciones que constan en el cuerpo de este, al objeto de que sean tenidas en consideración en el procedimiento de referencia y se resuelva éste mediante **Resolución Denegatoria a la solicitud presentada por Árqura Homes, Fondo de Activos Bancarios (FAB), con NIF V-88359286.**

En Málaga, a ____ de _____ de 2022.

Fdo.: _____