

ASUNTO: Admisión a trámite del Proyecto de Urbanización del Sector SUP.VM-16 del PGOU de Vélez-Málaga. (Expte. 3/2026/PLAN)

Con fecha 05/01/2026 se presenta en esta Administración, la documentación relativa al Proyecto de Urbanización del Sector SUP.VM-16 del PGOU de Vélez-Málaga para su correspondiente aprobación.

Visto el informe jurídico de fecha 03/07/2026 del siguiente tenor literal:

"ASUNTO: Admisión a trámite del Proyecto de Urbanización del SECTOR VM-16 del PGOU de Vélez-Málaga. Expediente 3/2026 PLAN.

I.- OBJETO DE INFORME: Admisión a trámite del Proyecto de Urbanización presentado por la mercantil IBERDROLA INMOBILIARIA S.A el 29/12/2025 sobre el SECTOR VM-16 del P.G.O.U. de Vélez-Málaga redactado por FACTOR (IA) Arquitectura y Urbanismo S.L.P por encargo de JUNTA DE COMPENSACIÓN SECTOR VM-16 Vélez-Málaga.

Planeamiento que lo legitima: Conforme se recoge en el citado Proyecto, el mismo comprende las obras de urbanización correspondientes al Sector SUP VM-16 VÉLEZ-MÁLAGA del P.G.O.U. de Vélez-Málaga, Málaga, cuyo Plan Parcial fue aprobado inicialmente por el Excmo. Ayuntamiento de Vélez-Málaga en fecha 4 de noviembre de 2002, conforme a la Modificación de Elementos del PGOU identificada como SUP.VM-16, sirviendo dicho planeamiento como base para el presente Proyecto de Urbanización.

II.- INFORMES TÉCNICOS EMITIDOS: Sobre el Proyecto de Urbanización presentado, se ha emitido Informe por Ingeniero de Caminos municipal de fecha 7/05/2026, con el siguiente tenor literal:

" Revisión del Documento

Tras la revisión del documento se advierten las siguientes deficiencias técnicas que han de ser subsanadas:

La definición viaria deberá plasmarse, en todos los casos, mediante ejes trazados por el centro de la calzada. Los ejes alternarán directrices rectas con curvas circulares (cuyos radios deberán ser indicados), prescindiendo en cualquier caso de polilíneas quebradas. Cada eje se prolongará, según el caso, hasta penetrar ligeramente en el viario exterior del sector o hasta intersectar el eje del vial contiguo del propio sector. Cada eje se definirá mediante las coordenadas UTM de cada uno de sus vértices (en sistema de referencia ETRS89) y se recogerán todos ellos en la tabla correspondiente El vigente PGOU establece la continuidad hacia el sur del vial de borde del sector (vial 1 en el presente P.U.) hasta intersectar con el SG T-12 (actual Camino de Sevilla) configurándose como el acceso sur al SUP VM-16. Deberá considerarse pues como una carga externa del sector, que además dará soporte al cajón principal de pluviales hasta llegar a su punto de vertido.

En las intersecciones viarias, el radio de bordillo no será inferior a los 10-12 m (según los distintos escenarios establecidos en la normativa urbanística del PGOU). En determinados movimientos principales, como en el entorno de la rotonda, se tratará de alcanzar radios iguales a 20 m.

La intersección del vial 11 con la Avda. Juan Carlos I va a afectar a la entrada a la vía de servicio actual paralela a esta última. La definición pormenorizada de la actuación en ese entorno requerirá de una topografía más precisa.

Estudiar geométricamente la posibilidad de seguir entrando a ella directamente desde la Avda. Juan Carlos I, con independencia de que las circunstancias del tráfico puedan restringir su acceso en determinadas circunstancias a criterio del área de movilidad. Reconsiderar el trazado de los tránsitos longitudinales (tanto peatonales como del carril bici) en la margen oriental de la Avda. Juan Carlos I para minimizar las afecciones al tráfico en la nueva intersección del vial 11

Será necesario mejorar la topografía del actual vial de acceso al polígono, reflejando las líneas de fachada de las parcelas/edificaciones existentes. La pequeña acera existente en el futuro vial 11 es muy precaria y con bastantes barreras arquitectónicas, por lo que deberá preverse su reurbanización para equiparar sus características y acabados a los del resto de la avenida proyectada y de la que forma parte

En esa misma línea, debería ampliarse un poco más el levantamiento topográfico en la intersección con el vial interior existente (bordillos y fachadas, para estudiar un mejor entronque de la obra con el viario actual) y con la recién implantada urbanización de la UE-1 del SUP VM-17 (para garantizar la coherencia de alineaciones previstas con las materializadas en este sector colindante con el SUP VM-16) En el extremo norte del vial 1, modificar la geometría del bordillo para posibilitar la entrada directa desde la rotonda de la Avda. Juan Carlos I.

En el extremo sur del vial 1 se observa, de forma algo confusa, un cierto solapamiento del viario con la línea del tranvía. Representar correctamente sendas infraestructuras de cara a clarificar la ausencia de interacción entre ambas En aquellos entornos puntuales que queden fuera de la interpretación de las secciones tipo, acotar correctamente en planta las anchuras de acera, aparcamiento y calzada resultantes. Acotar igualmente los radios de bordillo en todos aquellos encuentros en los que no puedan ser deducibles a partir de los ejes viarios

Acotar correctamente la geometría de la rotonda en la intersección de los viales 11 y 12. Estudiar la ordenación del sobreancho de calzada generado entre el anillo central y la acera del vial 4' así como otras posibles alternativas más óptimas

Reestudiar las incorporaciones del carril bici al interior del bulvar de los viales 11 y 12, evitando cruces directos en el anillo de la rotonda interior y alejándolo de la rotonda de la Avda. Juan Carlos I para evitar el riesgo de alcance a esta última por parte de las colas de entrada al sector

En lo referente a la geometría y señalización del carril bici, se atenderá a lo establecido en el Plan Municipal Director de Vías Ciclables

Los perfiles longitudinales deberán indicar las pendientes de la rasante proyectada. Los cambios de pendiente se resolverán con acuerdos parabólicos cuyos parámetros Kv serán los establecidos en la normativa urbanística del PGOU.

Se tratará de minimizar el número de cambios de pendiente en un mismo vial, evitando en cualquier caso la aparición de puntos de mínimo

En los extremos de cada perfil se indicará la cota de arranque y llegada. Se indicará también la cota de los puntos en los que intersectan los ejes de los viales adyacentes. Prolongar un poco más los perfiles longitudinales que lleguen hasta los límites del sector para reflejar en ellos la realidad viaria existente en cada caso y el correcto entronque con ella En el perfil longitudinal del eje 1 solapar también la rasante de las vías del tranvía, pues ambas infraestructuras van a

discurrir íntimamente ligadas y no deberían apreciarse diferencias notables de rasante entre ellas que conllevaran problemas constructivos

Dada la proximidad del vial 10 a la autovía A-7, reconsiderar su rasante viaria de forma que evite la generación de desmontes que puedan desestabilizar el talud de dicha vía y/o requerir elementos de contención del mismo.

Respecto de las secciones constructivas, posiblemente debido a erratas de diversa consideración, se advierten diversos viales en los que su anchura total difiere de la prevista en el plan parcial, aspecto éste que ha de ser corregido.

La distribución interior de cada una de las secciones viarias también difiere de sus homólogas del plan parcial.

Hay que tener en cuenta que la actual normativa de accesibilidad tuvo entrada en vigor con posterioridad a la aprobación del referido plan parcial, por lo que estarían justificadas parcialmente dichas modificaciones cuando de lo que se trata es de alcanzar unos mínimos requerimientos para la mejora de la transitabilidad peatonal. A partir de ahí, la distribución de los distintos viales deberá asemejarse lo máximo posible a la prevista en el plan parcial (particularmente en lo referente al mantenimiento del doble sentido en todos ellos) con independencia de algún caso puntual que pueda ser reconsiderado.

El pavimento de acera, por homogeneización con todos los desarrollos urbanísticos del entorno del núcleo de Vélez-Málaga, será de baldosas prefabricadas de terrazo pulido de 40x40x4 cm con relieve de tacos en color gris tomadas con mortero sobre solera de hormigón.

Se recomienda prescindir del encintado de losas de hormigón de 20x40x6 cm previsto en los bordes de calzada, pues la experiencia con ese tipo de elementos no es positiva desde el punto de vista de las frecuentes roturas y labores de mantenimiento

La sección constructiva del vial 12 deberá ser igual a la del vial 1 del sector SUP VM-17, al que da continuidad y que está actualmente en fase de ejecución. Por el mismo motivo, la sección constructiva del vial 8 deberá ser igual a la del vial 2 del sector SUP VM-17

Las secciones constructivas deberán definir, además de los elementos propios de los firmes y pavimentos, las mejoras y sustituciones de terreno natural a llevar a cabo dada la naturaleza arcillosa de aquel entorno. Constatar las determinaciones del estudio geotécnico del proyecto con las del sector colindante SUP VM-17, cuya naturaleza es a priori muy similar

Los perfiles transversales deberán llevar insertados los bloques con la sección constructiva de cada vial (incluso con la mejora del material subyacente) a los efectos de poder realizar una cubicación fidedigna del movimiento de tierras Representar en los perfiles transversales del eje 1 la infraestructura tranviaria para ver su posición relativa en planta y en alzado en cada punto del trazado. En los del eje 11, representar igualmente el viario existente en una parte de su trazado Incorporar planos de secciones transversales tipo con la disposición con que se distribuyen y ejecutan las distintas infraestructuras previstas en cada caso

Respecto del cajón de pluviales (y enlazado con la prolongación hacia el sur del vial 1) realizar un mejor reconocimiento topográfico del tramo existente al sur del sector por el que ha de discurrir hasta injerir al cauce público denominado “Madre del Rey” (junto a la Avda. Juan Carlos I). Obsérvese para ello la presencia de la cimentación de la estructura de la A-7, la red tranviaria y demás infraestructuras existentes.

La sección hidráulica de la infraestructura de pluviales, en especial la del marco rectangular, deberá estar justificada en el correspondiente anejo de cálculo. Del mismo modo se habrán de calcular/dimensionar analíticamente las secciones del resto de colectores,

En el perfil longitudinal del marco rectangular deberá identificarse el punto de entrega final en la embocadura de la Madre del Rey a su paso bajo la Avda. Juan Carlos I con su cota de rasante hidráulica tomada topográficamente. Se indicará también la pendiente longitudinal que presenta cada tramo del cajón. E igualmente se representará la rasante del viario bajo el que discurre, con

la determinación del remanente de espacio entre ésta última y la parte superior del dintel, al objeto de conocer el margen disponible para poder cruzar el resto de infraestructuras de la urbanización.

En la red de pluviales, tener en cuenta las interconexiones/aportes de las urbanizaciones colindantes, a cuyos colectores habrá que dar continuidad.

Dotar y distribuir correctamente los absorbedores de calzada en función de las pendientes transversales que presentan los viales en cada caso

En la red de pluviales no se interpretan correctamente los colectores de los viales 10, 12 y 13. Optimizar las conexiones de los colectores secundarios al marco rectangular

En la red de pluviales no es posible correlacionar los perfiles longitudinales con sus respectivos ramales, los cuales no están suficientemente identificados

Respecto de la red de aguas residuales, si bien el punto más bajo de la urbanización se encuentra en el extremo sur del vial 1, lo cierto es que ahí (actualmente) no existe red de saneamiento a la que verter el sector. El único punto de vertido factible a día de hoy se encuentra en el extremo norte del vial 1. En consecuencia, con independencia de llevar a cabo una perforación bajo la Avda. Juan Carlos I frente a ese extremo sur del vial 1 (para su futura prolongación hacia el oeste asociada al desarrollo del SG VM-18), se deberá configurar la red para que, transitoriamente, pueda verter su caudal en el referido punto existente al norte del vial 1. Se estudiará con especial precisión el cruce del saneamiento con el marco rectangular de pluviales

La red de saneamiento existente en la mitad oeste del vial 11 es bastante precaria, por lo que deberá ser renovada para poder conectar a ella el colector 5

En todos los perfiles longitudinales, limitar el número de cambios de pendiente al mínimo imprescindible

En todos los perfiles longitudinales, la cota de terreno de referencia será la de la rasante del pavimento terminado de cada uno de los viales

En la red de abastecimiento se prescindirá de dejar ramales en punta con tapón, previéndose cierres de malla con sus respectivas válvulas de corte. Se cerrarán las mallas con los suelos urbanizados colindantes también con la interposición de válvulas de corte

Se tratará de optimizar el diámetro de las tuberías de abastecimiento en función de los criterios establecidos por parte de la empresa concesionaria del servicio municipal de aguas, en la línea de tratar de evitar problemas de calidad del agua cuando los tiempos de retención en red son excesivos a causa de diámetros demasiado grandes y velocidades de circulación muy pequeñas

Para la conexión a la red general de abastecimiento al sur del vial 1 se preverá una perforación horizontal bajo las vías del tranvía

Las redes de riego se establecerán únicamente para los jardines y zonas verdes, no para el baldeo de calles. Será una red independiente que se alimentará desde captaciones subterráneas. Se evaluarán los pozos existentes dentro del sector para su reconversión y aprovechamiento a tal efecto. Subsidiariamente se cuenta con una serie de captaciones municipales junto a la vía de servicio de la Avda. Juan Carlos I al norte del vial 11, para lo que habría que desplegar hasta allí la nueva red. La misma deberá ser configurada con todos sus elementos (aljibe de regulación, grupos de presión, programadores, electroválvulas, etc...) de forma coordinada con el servicio municipal de Parques y Jardines, con quien se evaluarán igualmente los mecanismos necesarios para asociarla a la futura infraestructura definida en el Plan Director de Riego

No obstante lo anterior, se preverá una única acometida general desde la red de abastecimiento a la red de riego para poder actuar ante una eventual emergencia. Dicha

conexión deberá ir dotada, entre otros elementos, de una arqueta específica para el alojamiento de un contador

No se dispondrán bocas de riego para el baldeo de las calles. Únicamente derivaciones puntuales desde la red principal de riego que posibiliten riegos manuales de apoyo adicionales a los establecidos en los programadores. Las arquetas de acometida, tanto de abastecimiento como de aguas pluviales y residuales, se ejecutarán sobre el acerado de la vía pública junto al límite de las parcelas. La dotación/ubicación de las mismas se deberá hacer en función de la reparcelación y/o previsiones edificatorias, siendo recomendable elegir los puntos topográficamente más bajos de cada parcela en los casos de desagües por gravedad

Para las fuentes-bebedero, irán dotadas de una arqueta en cabecera para el alojamiento de un contador por parte de la concesionaria municipal del servicio de aguas. Tratar de enlazar las fuentes más cercanas entre sí con ramales secundarios para minimizar el número de contadores

En general, tanto para las redes de abastecimiento como de saneamiento y pluviales, se observa una incorrecta adaptación a varios de los condicionantes constructivos (diámetros, materiales, profundidades, secciones...) establecidos por la empresa concesionaria del servicio municipal, debiendo adaptarse a estos últimos. Por ejemplo, la idoneidad de que la mayor parte de los colectores (al igual que los ramales de acometidas) sean de PVC compacto SN-4 color teja o que las conexiones de los imbornales con los colectores tengan un diámetro Ø250 mm

El arbolado y demás vegetación propuesta en el interior del sector se deberá contrastar con el servicio municipal de parques y jardines, atendiendo tanto las disposiciones en materia de optimización hídrica como la adaptación, en la medida de lo posible (y siempre que se cuente con justificación para ello), a las especies que pudieran ser recomendadas desde dicho servicio

Del mismo modo se contrastará con el servicio de parque y jardines la idoneidad del mobiliario propuesto de cara a conciliar los ajustes para el mejor mantenimiento futuro por parte de dicho servicio

Los caminos y/o senderos planteados en el interior de las parcelas de zona verde deberán contar al menos con una definición específica de trazado, altimetría, pavimentos y drenaje. Recuérdese que la parcela principal de zona verde (al oeste del sector) incluye un enclave de interés arqueológico, por lo que su eventual transformación dependerá en gran medida de los condicionantes que en esa materia pudieran ser advertidos durante la fase de ejecución de la obra, recomendándose en cualquier caso el tratar de adaptarse (en la medida de lo posible) a la orografía original. No obstante, el estudio general de altimetría de esta parcela determinará la eventual necesidad de ejecutar muros de contención en el borde de los viales perimetrales, muros que deberán ser definidos igualmente

En el capítulo eléctrico, se observa la propuesta de implantación de centros de transformación en el interior de las parcelas resultantes y no en los sistemas técnicos. Aun entendiendo que las superficies de los sistemas técnicos previstos en el plan parcial puedan ser insuficientes para las dotaciones de potencia establecidas en la actualidad, e incluso que el S.T.-2 no pueda ser materializado por encontrarse dentro de la zona de servidumbre de la autovía A-7, la viabilidad de mantener los CT's según la propuesta realizada deberá conciliarse con lo que al respecto pudiera disponerse/observarse tanto en el Plan Parcial como en el Proyecto de Reparcelación debiendo, si así se considerara

necesario desde un punto de vista jurídico, llevar a cabo los ajustes puntuales que fuesen pertinentes

Para la red de alimentación en media tensión deberá indicarse el punto de conexión general al sector, el cual será determinado por la compañía suministradora (aportar dicho documento), debiendo proyectarse las obras necesarias para llegar hasta el mismo

Deberán observarse igualmente las indicaciones de la compañía suministradora respecto de los cierres de malla en media tensión con los sectores colindantes y suelos colindantes con el sector

Prever una canalización eléctrica en baja tensión hasta el interior de la rotonda de los viales 11 y 12 para cubrir futuras necesidades de alimentación

En cualquier caso, en lo que respecta al capítulo eléctrico del proyecto de urbanización (MT y BT) se deberá recoger la advertencia, tanto en los planos como en el resto de documentos, de que con independencia de la obra definida, ésta quedará sujeta a las eventuales modificaciones que pudieran surgir durante su proceso de legalización bien por indicación de la compañía suministradora o bien por indicación de la administración autonómica responsable de la legalización de este tipo de instalaciones Respecto del cálculo y dimensionamiento de la red de alumbrado público, este habrá de considerar el vial 11 en su conjunto, adaptando/sustituyendo la infraestructura existente en el tramo de acerado actual

Se buscará una ubicación alternativa para los cuadros de mando y protección de alumbrado que eviten la generación de obstáculos en la vía pública

En las parcelas de zona verde, la infraestructura de alumbrado proyectada deberá discurrir por los senderos que se establezcan de cara a posibilitar su mantenimiento futuro

Los aspectos anteriores, así como las demás consideraciones en cuanto a la optimización de la red se resolverán de forma coordinada con el servicio municipal de alumbrado público

A raíz de la evolución normativa en el mercado de las telecomunicaciones, se podrá prescindir de una red específica e independiente para un segundo operador, siendo suficiente con dimensionar razonablemente la red proyectada

La infraestructura troncal más próxima al sector discurre enterrada por la Avda. Juan Carlos I por lo que se deberá identificar y especificar el punto de conexión a la misma. Dado que dicha red troncal existente pertenece a la compañía Telefónica, por coherencia, se observarán los condicionantes constructivos establecidos por la misma para el despliegue de nuevas redes

En el estudio acústico aportado se indica que, para la consecución de los objetivos de calidad acústica en esta nueva área urbanizada, “es necesaria la construcción de una pantalla, bien en el terreno de la urbanización, bien en el margen de la autovía”. En cualquier caso, en atención al valor paisajístico que (desde la autovía) posee la estampa de la ciudad con los diversos relieves de fondo se procurará minimizar su merma visual, empleando para ello elementos de la menor altura y más transparencia posible. Precisar los detalles constructivos de dicha solución

Evaluar, conjuntamente con el área de Parques y Jardines, la idoneidad de implantar arbolado de tan gran porte en el margen norte del vial 10 por la gran concentración de infraestructuras previstas junto a su cepellón y el riesgo evidente de daños a las mismas con su desarrollo radicular

En el anejo de cálculo de firmes se establece una distinción, a la hora de establecer el nivel de tráfico pesado, para los viales 11, 12 y la glorieta entre ambos. Hay que tener en cuenta que los viales 10 y 8 dan continuidad a los viales provenientes del sector colindante (SUP VM-17) por lo que deberían usarse sus mismos parámetros de cálculo y secciones constructivas. Del mismo modo el vial 1, a partir de su prolongación hasta el SG T-12 “Camino de Sevilla”, se constituirá como el acceso sur a sendos sectores SUP VM-16 y SUP VM-17 por lo que sus requerimientos de tráfico serán igualmente considerables. Con independencia de lo anterior, se tratará de conciliar las soluciones analíticas derivadas del anejo de cálculo con las soluciones constructivas habituales en el viario municipal y recogidas en la normativa urbanística del PGOU

El estudio de tráfico aportado se centra en la repercusión que, a futuro, pudiera tener la puesta en servicio del sector SUP VM-16 respecto de la capacidad y nivel de servicio en los

viales de alta capacidad de titularidad estatal que se encuentran dentro del ámbito de estudio analizado, es decir, en la autovía A-7, concluyendo su análisis en que dicha repercusión no es relevante. Existe no obstante, en el ámbito puramente local, una problemática singular en la glorieta de la Avda. Juan Carlos I (principal punto de acceso al sector) que ha de ser tomada en consideración

En dicha glorieta se producen actualmente constantes retenciones tanto para los vehículos que llegan a ella desde la C/ Julio Romero de Torres (el futuro vial 11 del SUP VM-16 y por el que sale además la mayor parte del polígono industrial "La Pañoleta") como, sobre todo, para los que provienen del núcleo de Vélez-Málaga con destino a Torre del Mar o a la autovía A-7

La puesta en carga de este sector va a agravar lógicamente esta problemática (sobre todo la segunda de ellas), por lo que se deberá prever la semaforización de la referida glorieta para mitigar parcialmente el problema en los periodos de máxima intensidad. En la leyenda del plano de planta de señalización aparecen referencias a elementos semaforicos, aunque no se identifica su ubicación

Las correcciones derivadas de las indicaciones anteriores deberán tener reflejo en el capítulo presupuestario además de en el resto de documentos del proyecto, entre los cuales deberá existir una total concordancia. Con independencia de lo anterior y a la vista del presupuesto de este borrador del proyecto se hacen las siguientes observaciones adicionales:

Se prescindirá del empleo de partidas alzadas y conceptos similares, debiendo ser definidas todas las actuaciones mediante las unidades de obra adecuadas y con su medición correspondiente (esto es especialmente evidente en los capítulos 01 Trabajos Previos, 16 Gestión de Residuos, 17 Seguridad y Salud y 18 Control de Calidad)

En las mediciones del proyecto, se tratará de describir sucintamente aquello que se mide para su correcta identificación en el conjunto de la obra.

La medición del movimiento de tierras (trasladada a su vez del anejo 5 de movimiento de tierras) deberá ser coherente con las superficies determinadas en los perfiles transversales (respecto de lo que ya se ha hecho una indicación anteriormente). Se advierte, por ejemplo, la ausencia de medición de material seleccionado en buena parte de los viales de la urbanización, el cual es una parte fundamental de su sección constructiva.

Procurar que las unidades de obra empleadas sean correctamente interpretables y coherentes con la definición de los planos (ejemplo de lo contrario es la unidad de obra 03.06 m² "vado para accesibilidad rectos o curvos c/piezas 1x0.40 m").

En el capítulo de aguas residuales no se han medido las acometidas domiciliarias y sus ramales hasta los nuevos colectores

Revisar la correcta configuración de las unidades de obra pues se observan, por ejemplo, irregularidades en diversas canalizaciones de alumbrado eléctrico que van desde la inclusión de demolición y reposición de pavimento (no siendo el caso en la inmensa mayoría del sector) hasta el relleno de zanja con albero sin incluirse la excavación previa. En el capítulo de señalización prever el pintado, con pintura acrílica, tanto de los ejes como de los bordes de las calzadas, así como las líneas de separación de aparcamientos. El resto de marcas viales así como de pasos de peatones se hará con pintura bicomponente

Se habrá de poner especial hincapié en el estudio presupuestario de la gestión de residuos en base a la realidad del entorno y ubicación del sector (posibilidades para los excedentes de tierras en entornos más cercanos, distancias a las plantas de tratamiento para otro tipo de residuos RCD y cánones actuales, etc...) pues su relevancia económica se antoja muy por encima de la estimación realizada. Deberá haber coherencia entre dicho presupuesto y el anejo correspondiente

Se advierte la ausencia del estudio presupuestario específico para el capítulo de Seguridad y Salud

Del mismo modo, se habrá de explicitar el plan de ensayos que da cobertura al capítulo de Control de Calidad Aportar al presupuesto los cuadros de precios nº 1 y 2. E igualmente el anejo de descomposición de precios

Conclusión

No existe pues inconveniente en proceder a la aprobación inicial del presente proyecto de urbanización, debiendo ser subsanadas todas las incidencias advertidas en el presente informe de forma previa a su aprobación definitiva, con especial atención a las siguientes indicaciones ya mencionadas:

Se deberá incluir, a modo de carga externa del sector, la prolongación hacia el sur del vial 1 hasta su intersección con el vial SG T-12 "Camino de Sevilla". Bajo un tramo de dicha prolongación discurrirá igualmente el cajón de pluviales hasta su vertido al cauce de la "Madre del Rey"

Se deberá recabar autorización del Ministerio de Fomento para todas aquellas actuaciones que afecten bien al Dominio Público de la A-7 o bien a sus zonas de servidumbre (vial 10, prolongación sur del vial 1 y cajón de pluviales, pantallas acústicas,...)

Se deberá recabar, de parte de la compañía suministradora, el punto de conexión general al sector y demás determinaciones y condiciones para el suministro eléctrico al mismo).

Articular y resolver los mecanismos jurídicos que pudieran ser necesarios para la efectiva implantación de los CT's en las ubicaciones indicadas, distintas en su mayoría a los Sistemas Técnicos establecidos a tal efecto en el Plan Parcial aprobado."

III.- Regulación Proyecto de Urbanización/Procedimiento: El artículo 96 apartado 1 de Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA) define el proyecto de urbanización como un proyecto técnico de obras que tiene por finalidad llevar a la práctica las actuaciones de reforma interior o de nueva urbanización, así como las actuaciones para mejorar o completar la urbanización, en su caso, materializando las previsiones y determinaciones de los instrumentos de ordenación urbanística, sin que pueda contener determinaciones sobre ordenación ni régimen del suelo o de la edificación

En su apartado 3, señala que reglamentariamente se regulará el contenido y el procedimiento de aprobación del proyecto de urbanización, así como que el plazo máximo para la aprobación del proyecto de urbanización será de tres meses desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico de la Administración actuante. La falta de notificación de la resolución dentro del plazo indicado tendrá efecto estimatorio, salvo que se haya emitido algún informe vinculante en sentido desfavorable.

Por su parte el artículo 192 del Decreto 550/2022, de 29 de noviembre (RGLISTA), regula el procedimiento a seguir pudiendo destacar del mismo los siguientes aspectos:

5. Admitido a trámite el proyecto de urbanización por el órgano de la Administración actuante competente se requerirá trámite de información pública de forma simultánea a la notificación a los propietarios y demás interesados del ámbito por plazo mínimo de veinte días, mediante anuncio que se publicará en el Boletín Oficial correspondiente y en el portal web de la Administración actuante. El citado anuncio deberá indicar expresamente lo recogido en el artículo 8.2.

Durante la información pública se solicitarán los informes sectoriales previstos legalmente como preceptivos, o cuando el instrumento urbanístico hubiera establecido motivadamente esa condición. También se realizará consulta a las compañías suministradoras sobre la adecuación técnica del proyecto a las condiciones informadas y recogidas en el instrumento de ordenación. [...]

7. Cuando el proyecto de urbanización deba someterse a autorización ambiental unificada conforme a la legislación ambiental, el proyecto técnico admitido a trámite se acompañará a la solicitud de la autorización ambiental junto al estudio ambiental correspondiente y resto de documentación exigida. El acuerdo de admisión a trámite incluirá el informe de compatibilidad con el instrumento de ordenación urbanística requerido en el procedimiento de autorización

ambiental y suspenderá el plazo máximo para la notificación de resolución del procedimiento de aprobación del proyecto de urbanización.

En este caso, los procedimientos de aprobación del proyecto de urbanización y de formulación del estudio ambiental se someterán a información pública de manera conjunta y coordinada por plazo no inferior al establecido en la normativa ambiental.

Los trámites de consulta del procedimiento ambiental y de informes sectoriales al proyecto de urbanización previstos legalmente como preceptivos se llevarán a cabo de forma simultánea y coordinada. [...]

Se ha de señalar, que consta en el expediente que este Ayuntamiento ha solicitado a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio la correspondiente autorización ambiental conforme la normativa de aplicación.

IV.- Competencia.- *En esta fase procedimental inicial, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 124.4 ñ) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL), y en virtud de la delegación efectuada por el Sr. Alcalde mediante Decreto 4151/2023 de 19 de junio, la competencia corresponde al Concejal-Delegado de Urbanismo y Arquitectura, sin perjuicio de que la aprobación definitiva del expediente corresponde a la Junta de Gobierno Local en aplicación del artículo 127.1 d) de la LBRL.*

CONCLUSIÓN: *Por cuanto antecede, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 124.4 ñ) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y en virtud de la delegación efectuada por el Sr. Alcalde mediante Decreto 4151/2023 de 19 de junio, se propone al Concejal-Delegado de Urbanismo y Arquitectura, si lo estima oportuno, adopte la siguiente resolución:*

PRIMERO.- ADMITIR A TRÁMITE el Proyecto de Urbanización del SECTOR VM-16 del PGOU de Vélez-Málaga *promovido por la JUNTA DE COMPENSACIÓN SUP.VM-16 del PGOU de Vélez-Málaga, presentado por la mercantil IBERDROLA INMOBILIARIA S.A el 29/12/2025, y, redactado por FACTOR (IA) Arquitectura y Urbanismo S.L.P. Expediente 3/2026 PLAN.*

SEGUNDO.- SOMETER A INFORMACIÓN PÚBLICA *por un plazo de 20 días el referido Proyecto de Urbanización, mediante anuncio que se publicará en el Boletín Oficial correspondiente y en el portal web de este Ayuntamiento, con notificación a los propietarios. El citado anuncio deberá indicar expresamente lo recogido en el artículo 8.2. con notificación personal simultánea a los propietarios.*

Se realizará consulta a las compañías suministradoras sobre la adecuación técnica del proyecto a las condiciones informadas y recogidas en el instrumento de ordenación.

Igualmente, el promotor del expediente deberá proceder a la subsanación de los defectos advertidos en el Informe emitido por Ingeniero de Caminos municipal en fecha 7/05/2026, antes transcrito, de forma previa a su aprobación definitiva.

Es todo lo que se informa sobre el asunto de referencia en el presente estadio procedimental, sometiendo el presente a cualquier otro informe mejor fundado en Derecho, no obstante el órgano competente decidirá con su superior criterio lo mas acorde al interés general."

Por el presente y en uso de las atribuciones que me confiere la legislación vigente, de acuerdo con lo dispuesto en el art 124.4 de la Ley 7/85, de 2 de abril, reguladora de Bases de Régimen Local, y en virtud de la delegación del Sr Alcalde efectuada mediante Decreto de Alcaldía n.o 4151/23, de 19 de junio (modificado por los siguientes decretos: 4188/2023 de 23 de junio, 6721/2023 de 30 de octubre, 6974/2023 de 9 de noviembre, 4615/2024 de 31 de julio y 8139/2024 de 23 de diciembre).

HE RESUELTO:

PRIMERO.- ADMITIR A TRÁMITE el Proyecto de Urbanización del SECTOR VM-16 del PGOU de Vélez-Málaga promovido por la JUNTA DE COMPENSACIÓN SUP.VM-16 del PGOU de Vélez-Málaga, presentado por la mercantil IBERDROLA INMOBILIARIA S.A el 29/12/2025, y, redactado por FACTOR (IA) Arquitectura y Urbanismo S.L.P. Expediente 3/2026 PLAN.

SEGUNDO.- SOMETER A INFORMACIÓN PÚBLICA por un plazo de 20 días el referido Proyecto de Urbanización, mediante anuncio que se publicará en el Boletín Oficial correspondiente y en el portal web de este Ayuntamiento, con notificación a los propietarios. El citado anuncio deberá indicar expresamente lo recogido en el artículo 8.2. con notificación personal simultanea a los propietarios.

Se realizará consulta a las compañías suministradoras sobre la adecuación técnica del proyecto a las condiciones informadas y recogidas en el instrumento de ordenación.

Igualmente, el promotor del expediente deberá proceder a la subsanación de los defectos advertidos en el Informe emitido por Ingeniero de Caminos municipal en fecha 7/05/2026, antes transcrito, de forma previa a su aprobación definitiva.

Vélez-Málaga, 6 de julio de 2026

Firmado electrónicamente por Celestino Rivas Silva,
Concejal Delegado de Urbanismo y arquitectura,
el 06/07/2026, a las 12:06:19.