

Punto n° 8.- Se dio cuenta de moción de fecha 11 de octubre de 2006, la cual copiado a la letra dice: "Moción que presentan D. Enrique Salvo Tierra y Da María del Carmen Sánchez Aranda, concejales del Grupo Municipal Socialista, a la consideración de la Comisión de Urbanismo, Obras y Desarrollo Territorial, de la Gerencia Municipal de Urbanismo, relativa a las obras del vial del Pasillo del Matadero.

Recientemente se han realizado unas obras en el Pasillo del Matadero, en el tramo comprendido en los números 1 y 4, que han convertido la pequeña calle en una gran avenida. Esta gran avenida que ha ocupado la calzada y parte del acerado existente, se acompaña de un gran muro de más de dos metros de altura que separa la calzada y la estrecha franja de acera que pueden utilizar los vecinos. Esta gran obra se ha hecho sin dar información alguna tanto a la Comisión y Consejo de Urbanismo como a la Comisión de Movilidad y ni siquiera al Distrito Centro. Esta obras municipal se realizado por iniciativa exclusiva del Ayuntamiento y sin ningún conocimiento ni consenso de los vecinos de la zona.

En consecuencia se propone, que se adopte por esta Comisión de Urbanismo, el siguiente

ACUERDO

1.- Que en la zona citada del Pasillo del Matadero, se restaure la situación inicial antes de las obras y que cualquier actuación que se realice se haga en consenso con los vecinos afectados." Abierto el debate, el Sr. Presidente, tras autorizar la intervención de algunos vecinos afectados, pidió a éstos que se identificaran a efectos de acta.

En primer lugar intervino D. Jesús Manuel Ortiz Morales que se presentó como Presidente en funciones del Edificio Georgia, sito en Pasillo del Matadero n° 1, añadiendo que sustituía en ese acto a la Presidenta por estar impedida de una pierna, contando con poderes suficientes para representar a los propietarios de ese bloque de 54 viviendas, los cuales se encontraban muy afectados por esta actuación. El Sr. Presidente dio la bienvenida a los citados vecinos, concediendo a continuación la palabra al Sr. Ortiz Morales, quien mostró su agradecimiento por recibirle.

A continuación, otro de los vecinos procedió a identificarse como D. José Manuel Ruiz Ceballos, portavoz de un edificio afectado denominado Áncora que representaba a 50 pisos, de los que más de cuarenta daban a la calle Pasillo del Matadero.

Seguidamente el Sr. Ortiz Morales comentó que en el día de ayer se entregó en el Registro de Entrada una alegación respecto a esta obra en la que se detallaban tantísimos puntos que afectaban a sus vidas y que consideraban gravísimos, que no podían ser explicados en tan breve espacio de tiempo. Manifestó que a los vecinos que allí habitaban se les estaba agrediendo psicológicamente y urbanísticamente, y se les estaba discriminando respecto a muchos aspectos que no podía enumerar por la escasez de tiempo disponible para su exposición. Indicó el Sr. Ortiz que llevaban más de un mes intentando acceder al estudio de impacto ambiental hecho para perjudicarles de esa manera tan brutal, y nadie se lo mostraba; se limitaban a enseñarles planos con flechas para arriba y para abajo sin tener en cuenta sus vidas porque se les habían puesto camiones de alta velocidad a dos metros de sus dormitorios; lo que incumplía cualquier posibilidad de vivir. Además, nadie se había dado cuenta que ya estaban sufriendo un tráfico intensísimo por la fachada que daba al Paseo Marítimo, lo que había motivado que dispusieran sus dormitorios en habitaciones que daban al Pasillo del Matadero. Pese a ello, actualmente les habían colocado una rampa absolutamente irrespetuosa con los vecinos que hacía que los camiones de gran tonelaje pasaran a dos metros del dormitorio a una velocidad tremenda. Por otra parte, señaló que ese carril sólo estaba sirviendo para los camiones que iban al Puerto, los que, desde el otro extremo del Pasillo del Matadero, al ver que estaba encendido el semáforo, entraban por ese trocito de calle a 80 y 90 km por hora, de tal forma que el día que se cayeran, les iban a pillar debajo. Apuntó el Sr. Ortiz Morales que estos hechos eran impactantes para una calle en la que ellos habían nacido, en la que habían criado sus hijos y en la que llevaban invirtiendo veinte años intentando dignificar la zona, cuando el Ayuntamiento no sabía siquiera que esa calle existía porque Málaga terminaba en el puente del Carmen. Relató que al cabo de ese tiempo esa calle estaba más o menos digna habiendo alcanzado un nivel medio; algunas parejas incluso se habían hipotecado de por vida para poder vivir en las calles de su familia, con sus padres. Sin embargo, de pronto se estaba ejecutando una actuación urbanística que conllevaba una pérdida para cada propietario como mínimo de diez o doce millones de pesetas. Eso implicaba que había parejas jóvenes que se habían hipotecado de por vida para pagar una plusvalía que se les habían quitado de un plumazo.

Por otra parte, mencionó el Sr. Ortiz Morales el papel que esa calle había tenido para Málaga desde hacía siglos, siendo el paseo peatonal que iba desde el Pasillo del Matadero a través del Puente del Carmen hasta el Paseo Marítimo. Y precisamente para eso le servía a Málaga; es decir, para los peatones. Actualmente se realizaba allí una vía -cuya calidad ponía en tela de juicio- prohibiéndose el paso a los peatones al crearse una barrera arquitectónica tremenda que estaba provocando que éstos -que eran los que de verdad usaban esa calle- se estuvieran jugando la vida todos los días porque no se podía suprimir algo que era natural; ahora se estaba viendo como los peatones se lanzaban a cruzar por ahí para evitar andar medio kilómetro en un sentido u otro. Por tanto, lo único que podía hacer era remitirse al escrito que se presentó ayer.

Continuó aduciendo que para poder hacerse una idea, antes, un peatón -y no quería pensar que pudiera ser minusválido- que estuviera en la puerta de su casa, para ir al Paseo Marítimo que sólo estaba a 10 m., únicamente tenía que tomar la escalerilla que había; ahora, para ir allí tenía que andar doscientos hacia atrás, dar una vuelta, meterse en el Paseo Marítimo sin aceras y recorrer otros cien metros de Paseo Marítimo. Y lo mismo ocurría en el otro sentido.

Preguntó el Sr. Ortiz Morales que cómo era que nadie se había dado cuenta de que se había roto el verdadero lazo histórico de esa calle con Málaga, y que se daba servicio a unos vehículos que lo estaban utilizando porque no tenían más remedio a la vista de las flechas indicadoras de la circulación que les obligaban; además de los camiones del Puerto que eran los que nunca deberían haber pasado en una zona que estaba aún más agredida que la residencial y que debía de tratarse como hospitalaria dado el nivel de cercanía de la agresión. Insistió en que no existía límite de velocidad para los vehículos que entraban como querían, ni límite de proporción de vehículos pesados -que eran los que lo estaban utilizando- ni sitio para los peatones. Siguió reiterando que económicamente les habían arruinado, y que, por otro lado, nadie le enseñaba el estudio de impacto ambiental, todo ello en el siglo XXI. Al mismo tiempo indicó que en el PGOU se

contemplaba otro proyecto para esa zona -el 2.3.4- que calificó de lógico y de bien hecho, que conseguía darle el papel que correspondía a la misma y que era aceptado por todos los vecinos. Sin embargo, no sólo no se ejecutaba ese proyecto sino que el que se llevaba a cabo era el plan 2.3.1, el cual calificó de crimen. En base a ello, el Sr. Ortiz Morales solicitó la revisión del primero de los proyectos citados, y, en su caso, si se quería ejecutar los dos a la vez, que se hiciera; por un lado, el 2.3.4 arriba para los peatones; y por otro, el 2.3.1 abajo para los coches, que era lo que se iba a hacer en todo el resto de Málaga con esa problemática ¿Por qué en esta zona no?. Se iban a cuidar los cuadros del CAC respetuosamente al construir las vías por debajo; sin embargo, a las personas les metían los coches en sus dormitorios. Finalmente el Sr. Ortiz Morales especificó que él era músico y, como artista, le encantaba el CAC y consideraba que merecía un respeto; sin embargo, él era persona al igual que sus hijos, su suegra y sus convecinos, los cuales igualmente merecían un respeto, así como un estudio de impacto ambiental y que se encauzara el tráfico por abajo y les dejaran vivir por arriba. Concluyó el Sr. Ortiz con la afirmación de que "el arte sí, pero la vida también".

A continuación tomó la palabra D. José Manuel Ruiz Ceballos, el cual hizo hincapié en que antes tenían una calle de 12 m. de anchura que terminaba en una escalera; en una salida de servicios al Paseo Marítimo Antonio Machado. Ahora desde el Puente del Carmen hacia ese Paseo Marítimo se había construido una rampa de 90 m. a cota cero en el Puente del Carmen y a 2 m. de altura en el Paseo Marítimo con 7 m. de ancho, lo que provocaba que los que allí habitaban se hubieran quedado 5 m. bajo la cota, -según mostró en una fotografía del periódico-, con 2 m. de acera y 3 m. para los vehículos, estando además cortado el vial desde hacía tres meses. Consideró, por tanto, que no era normal que las personas vivieran bajo los coches. Igualmente las dimensiones de la calle no permitían que se construyera allí una rampa, la cual no tenía aceras al ser de uso exclusivo para vehículos, los cuales salían a gran velocidad cuando el semáforo del puente se ponía en verde para pasar cuando el siguiente semáforo siguiera en verde. Puntualizó que así no se podía vivir, y que había que mirar la realidad de la calle.

Precisó que si había salida en el propio Puente del Carmen y en las dos cabeceras, se podía construir una glorieta a los lados, circulando de esta forma el tráfico para pasar de un lado a otro ampliando el puente, de tal forma que, aunque se siguiera soportando el tráfico como hasta ahora, no tendrían que hacerlo a dos alturas. Expresó finalmente que él vivía en un primer piso y todas las noches podía contar los coches que pasaban.

Por tanto, requirió que se diera una solución a este problema que para los vecinos pasaba por que esta rampa se eliminara. Al mismo tiempo comparó esta obra con la realizada a la altura del edificio Linaje, que era preciosa, y donde se habían construido siete escalones dejando 5 m. para el paso de los vehículos, 3 m. de acera en un lateral, más la calle, más la otra acera. Sin embargo, ellos no contaban con acera sino con un muro de 2 m. que era un paredón que hacía que vivieran en un foso, lo que era más propio de otra época.

Seguidamente intervino el vocal D. Enrique Salvo Tierra quien expuso que con esta moción lo que su Grupo solicitaba básicamente era que esta Comisión acordara la restauración a la situación inicial que tenía la zona del Pasillo del Matadero antes de esta obra, basándose fundamentalmente en que ni esta Comisión, ni la Comisión de Movilidad, ni el Consejo de Urbanismo, habían tenido conocimiento de esta obra. Apuntó el edil socialista a que parecía que en un momento determinado se justificaron estas actuaciones -si bien manifestó no haber tenido conocimiento de ello- en una posible incidencia de las obras del Metro sobre el tráfico de aquel sector; argumento que en ningún momento se había llegado a demostrar.

Indicó asimismo que al parecer ésta no era la única alternativa posible sino que existían otras para actuar en esta zona; de hecho, si se acudía al sitio en cuestión, se podía observar en relación con las molestias que se habían denunciado - especialmente ese foso- que las aceras habían desaparecido prácticamente siendo intransitables, que aparecía una curva compleja que justamente daba salida a un aparcamiento, y que dentro de los planos de ordenación del tráfico del propio PGOU lo lógico sería que, el Pasillo del Matadero, más que jugar el papel que se le estaba dando ahora mismo, jugase el papel de una vía secundaria siendo la vía litoral la principal. Aludió a que

parecía ser que la iniciativa había partido desde esa Oficina de Grandes Proyectos, con la cual poca comunicación se había tenido desde el Consejo y la Comisión de Urbanismo. Por todo ello, lo que pedía era que, antes de continuar con estas molestias, se revisara y se adaptara al menos ese tramo y se dieran otras soluciones que no generaran perturbaciones e incomodidades a los vecinos.

A continuación tomó la palabra el Sr. Portillo Ruiz para expresar su apoyo a los vecinos que estaban en la sesión, considerando que las actuaciones municipales no sólo estaban poniendo en riesgo algo que podía ser legítimo -la repercusión económica que pudieran tener los vecinos- sino también el deterioro de su calidad de vida. Especificó que, a raíz de la información que se traía, sería conveniente que el Ayuntamiento fuera sensible a la preocupación de los vecinos y que se adoptaran medidas para mitigar o paliar las deficiencias que las obras estaban generando.

El Sr. Casero Domínguez, tras agradecer la exposición realizada por los representantes de dos de los edificios de la zona, pidió disculpas en su nombre y en el del equipo de gobierno por las molestias causadas con las obras, solicitando igualmente comprensión y algo de paciencia al respecto. Comentó el Sr. Presidente que no se había hecho esa obra con la intención de molestar a los vecinos sino que se derivaba de una necesidad planteada desde noviembre de 2005, cuando la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía que dirigía las obras del Metro, apuntó a que para ejecutar la línea dos en el tramo de la Carretera de Cádiz había que cortar todo el ancho de la calle, lo que provocaría unos colapsos de tráfico en sentido este-oeste y viceversa de enorme magnitud y de difícil solución. Por ello se procedió tanto por parte de la Junta de Andalucía como por la Delegación de Urbanismo y Tráfico a encargar los estudios pertinentes a empresas expertas en movilidad para que se pronunciaran sobre las soluciones que se podrían arbitrar, siquiera de forma provisional, para aliviar los flujos que esas obras iba a interrumpir. Y una de esas soluciones, con carácter de transitoriedad, fue el cambio del sentido de la circulación del Pasillo del Matadero y la transformación de lo que en su día era un pasillo prácticamente peatonal en una vía de acceso norte-sur; ello junto a otras intervenciones que ya estaban prácticamente acabadas.

Recordó el Sr. Casero Domínguez que la ejecución de las obras del Metro iba a suponer una importante fuente de molestias directas o indirectas para los ciudadanos. Por ello, ofreció que la obra actualmente realizada se pudiera visitar por los técnicos; oferta que ya se había hecho a los vecinos, los cuales habían tenido muchas reuniones con los técnicos a lo largo de la obra. De hecho, en el último Pleno los vecinos habían hablado con él y se decidió celebrar una reunión en breve para ver de qué manera se podían disminuir las molestias que estaban sufriendo. Añadió que como había dicho uno de los vecinos anteriormente, este no era el vial previsto en el planeamiento ya que no se le iba a dar un tratamiento distinto al margen derecho o izquierdo del río. Pero eso sería en el planeamiento cuando se hiciera, que no sería mañana ni pasado.

Lo que sí era cierto era que este vial a juicio de todos los expertos en materia de tráfico era absolutamente preciso para evitar colapsos, y que además se había hecho con la mejor intención aún a sabiendas de que causaría molestias.

Afirmó igualmente el Sr. Presidente que la cota máxima de coronación era de 1,80 m. y no de 2 metros. En cuanto a la dimensión de vial, destacó que se trataba de dos carriles paralelos de 3 m. de anchura cada uno. Respecto a la velocidad a la que se debía circular, entendió que se podrían adoptar las medidas pertinentes por parte de Tráfico en cuanto a señalización, policía y vigilancia de las normas de velocidad. Por otro lado, y en cuanto a qué les quedaba a los vecinos, argumentó que una plataforma de 5 metros que en parte era acera y en parte vial de acceso a determinadas fincas que allí había. No obstante, si sobre esta estructura de obras - indispensable con motivo del Metro- era posible hacer alguna adaptación, reconversión o mejora cambiando la fachada al muro por ejemplo, se estaba abierto a hacerlo. Ahora bien, suprimir ese paso, de acuerdo con todos los estudios técnicos que así lo avalaban, parecía ser que no iba a ser posible, por lo que en ese sentido no podía apoyar la iniciativa del Sr. Salvo

Tierra, aunque sí se podía paliar, en la medida de lo posible, las inquietudes de los vecinos.

El Sr. Ruiz Ceballos mencionó que, si la actuación era consecuencia de las obras del Metro, tendría caducidad en su ejecución. Opinaba que, si esta era una obra prudencial para el Metro, y sin querer echarle el tráfico a los de al lado, podría haberse desviado el tráfico por Pasillo del Matadero o bien hacia el Puente del Carmen, o bien por Calle Canales que tenía 20 metros de anchura y actualmente se quedaba sin utilidad para salir a Jacinto Benavente. Eso sí hubiera sido una obra de urgencia que cuando acabaran las obras del Metro se hubiera podía restituir; y con ello se podía haber ahorrado los 500.000 € que había costado la rampa. Por tanto, entendía que las urgencias se solucionaban con medidas provisionales para conseguir el objetivo marcado.

Por otro lado, el Sr. Ortiz Morales señaló que los vecinos, en beneficio del Metro, habían tragado esa obra tan criminal por ser provisional y en beneficio de Málaga. Si era así, se aguantaría lo que hiciera falta, pero los vecinos habían llegado a la conclusión de que eso ni hacía falta para el Metro, ni era provisional. Por consiguiente, si el Sr. Casero Domínguez se comprometía a decir exactamente cuándo eso dejaría de ser importante para el Metro, le aseguraba que los vecinos aguantarían. Pero si se trataba de una obra definitiva, porque ya se habían dado indicaciones a la prensa en ese sentido, eso no tenía que ver nada con el Metro. Insistió en que si la obra tenía vocación de permanencia, mantenía la petición planteada. Igualmente el vocal D. Enrique Salvo Tierra manifestó que se quedaba un poco con las anteriores palabras, por lo que quería que se le aclarara la eventualidad o no de la obra. En cualquier caso, le gustaría estar informado de los fundamentos del proyecto y si éste se encontraba en la GMU o si había que ir a otro sitio a buscarlo, todo ello para conocerlo con mayor profundidad.

Aludió a que si el Sr. Casero Domínguez visitaba la zona se daría cuenta de la condición tan inhumana que suponía la estrechez que se había creado donde estaban los edificios de los vecinos que habían intervenido. Creía que la situación era solventable y que las distintas posibilidades que se abrían ahí tendrían que haber sido analizadas y explicadas convenientemente a los vecinos, los cuales, tal y como habían expuesto, estaban dispuestos a sacrificarse por las obras del Metro, pero no mas allá. Con ello, solicitó que quedara constancia de esa eventualidad y de que habían otras alternativas para tratar el problema sin necesidad de abrir ese paso a través de la conexión de los dos puentes,; por ejemplo, ubicar una glorieta justamente delante de la Muñeca, lo que podría permitir un tráfico que no molestase a estos vecinos. Pensaba que había suficientes ingenieros en la GMU para que pudieran buscar otras alternativas que no fuera la de clausurar la entrada y salida de esos edificios que lo que generaba era inseguridad en cuanto al tráfico de camiones por la zona, etc. Incidió en que habría que analizar las posibilidades que había con los vecinos pero, de momento, solicitaba que se volviera a la situación anterior, al menos, en ese tramo que era el que estaba generando las molestias, así como que se estudiara la posibilidad de abrir como estaba inicialmente esa plataforma inferior con una escalinata o de otra forma, pero no con un muro de 1,80 ó 2 metros.

El Sr. Portillo Ruiz apuntó a que de las palabras del Presidente de la Comisión se podía detraer la preocupación, la motivación y el interés en dar una solución a este conflicto; Pensaba que tenían que existir soluciones técnicas y, por tanto, la iniciativa del Grupo Municipal Socialista iba en la línea de buscar una solución para paliar las dificultades en la calidad de vida que tenían los ciudadanos.

Igualmente quiso que se adoptara el compromiso de garantizar que efectivamente esta iniciativa tenía fecha de caducidad una vez que se finalizaran las obras del Metro; que todo volviera a su cauce de forma que los vecinos reconquistaran la calidad de vida que habían conseguido. Esperó, por consiguiente, que el Sr. Presidente, igual que había ofrecido la posibilidad de visitar "in situ" las obras para buscar soluciones que pudieran paliar las actuales deficiencias, se comprometiera a que cuando finalizaran las obras del Metro se restituyera de alguna forma la calidad de vida de los vecinos; posiblemente mediante la reordenación del tráfico, porque no quería decir que lo que se había hecho se fuera a perder sino que evidentemente se tendrían que adaptar a las necesidades de los vecinos y de la ciudad.

El vocal D. Francisco J. Berlanga Fernández indicó que los estudios que se habían obtenido de tráfico señalaban que este vial no era principal sino colector para desviar el tráfico que venía de la ciudad hacia el Paseo Marítimo. Sin embargo, no podría afirmar si se trataba de la mejor obra o no ya que no conocía el proyecto.

El Sr. Presidente reiteró en nombre de todos su pesar y la comprensión sobre las molestias que se les estaba causando a los vecinos con esta obra, agradeciendo además la oferta de los mismos de soportarlas en cuanto ese trazado actual fuera necesario. Sobre ese asunto quiso graduar en el tiempo tres posibilidades:

1a.- Ahora mismo, ese vial, de acuerdo con los estudios efectuados desde las Áreas de Urbanismo y de Tráfico, era una de las soluciones menos malas para impedir que hubiera excesivos problemas en el tráfico de la Carretera de Cádiz como consecuencia de las obras del Metro. Y en razón a eso se habían hecho las obras con la máxima urgencia; esa y dos más. A tal efecto recordó que cuando se iniciaron las obras en el Pasaje Linaje hubo problemas parecidos a este o más, pero luego poco a poco se habían ido limando asperezas. Con todo ello, en esta situación se estaba abierto a debatir con los vecinos las pequeñas mejoras que pudieran suavizar el impacto medioambiental que supusiera la pared ciega o alguna otra molestia, pero el sistema tendría que seguir siendo así.

2a.- Respecto a la vinculación con las obras del Metro, aclaró que el planeamiento preveía un solo sentido de circulación para cada margen del río: Y esa era la idea final que se haría cuando el planeamiento se desarrollara; naturalmente no era el proyecto que había. En tanto que finalizaran las obras del Metro y este empezara a funcionar, la Oficina de Tráfico y la GMU -la que correspondiera- harían los estudios oportunos para ver cómo funcionaba el tráfico en Málaga. Añadió que, aunque no era un experto en tráfico ni en desvíos, lo que no cabía duda era que el tráfico iba a cambiar en la ciudad. Respecto al sentido o proporción, era algo que no se atrevía a vaticinar; en su momento habría que hacer todos los estudios valorando la propia costumbre de los vecinos de utilizar en mayor o menor medida el transporte privado en detrimento del público y viceversa, y sobre cómo iba a funcionar. Aludió a que siempre las consecuencias se sufrían en un punto pero, de hecho, afectaba a una zona bastante mayor, puesto que el vial venía por la Carretera de Cádiz. Cuando todo eso pasara, se vería como acababa ese vial, aunque la idea del equipo de gobierno no era que terminara así porque sino no se hubiera puesto de esa forma; se preveía soterrar en un solo sentido la circulación por cada margen del río. Y eso no lo mantenía él; lo decía el PGOU. Reiteró igualmente que lamentaba no poder apoyar la iniciativa planteada, pero la obra del Metro y su forma de ejecución había obligado a hacer lo que se había hecho.

3a.- Finalizó explicando que entre el Pasillo del Matadero y el otro margen había un río seco durante 365 días durante 4 años seguidos. Debido a eso, se estaba estudiando cómo se podría utilizar el propio cauce del río como un gran vial, de forma que los pasillos de los márgenes no tuviesen que ser utilizados para la circulación rodada. Había muchas posibilidades, y sobre ello se había discutido mucho; parecía ser que el primer antecedente histórico al respecto era del siglo XVI. Y la última conclusión a la que se había llegado pacíficamente después de largas e intensas conversaciones era que se estudiaría en el seno de la Fundación CIEDES - donde estaban representados todos los órganos de gobierno de la ciudad y las principales instituciones- el uso que se iba a dar al Guadalmedina y en qué manera. Y esa sería la verdadera solución del asunto.

El Sr. Ortiz Morales hizo hincapié en que pedía una solución para su vida y la de su hijo.

El Sr. Salvo Tierra preguntó que dónde podía consultar el proyecto para poder aclarar la cuestión del tráfico y el colector al que había hecho referencia el Sr. Berlanga Fernández.

El Sr. Presidente manifestó que el Sr. Salvo Tierra tenía el proyecto a su disposición en el Departamento de Proyectos y Obras, explicando que para este proyecto se contrataron a unas empresas que habían asesorado sobre el tema, y sobre las posibilidades presentadas se adoptó la opción que parecía menos mala.

Sometido a votación el informe-propuesta transcrito, el resultado de la misma fue el siguiente:

La Comisión, con los votos a favor del Grupo Municipal Socialista y del Grupo Municipal IU-LV.CA, y el voto en contra del Grupo Municipal Popular, eleva al Excmo. Ayuntamiento Pleno dictamen desfavorable al respecto.