





Informe **"Una Málaga renovada, para sus ciudadanos y visitantes"**.

por José P. Alba García.



INTRODUCCIÓN.

El presente Informe debe entenderse como la expresión formal de la reflexión realizada por un grupo de expertos, básicamente economistas y arquitectos coordinados por quien formula el presente informe, que ya colaboraron en su mayoría en la elaboración del II Plan Estratégico línea "Málaga, Revitalización Urbana". Estas consideraciones se integran en el proceso de reflexión estratégica continuada que se propugnaba como una de las formas de llevar a cabo la gestión estratégica.

Esta reflexión se ha referido tanto al momento que vive la ciudad y las expectativas que a la altura de mayo de 2010 se presentan, como a la revisión del desarrollo y nivel de ejecución de los principales proyectos que se valoraron como estratégicos al redactar el II PEM Asimismo y como consecuencia de estos análisis básicos, se plantea la conveniencia de la incorporación de nuevos proyectos de interés estratégico.

Diversos estudios e informes se han presentado en los últimos meses que aportan información más detallada sobre la realidad socioeconómica de nuestra ciudad y provincia, por lo que no cabe entrar aquí a repetir sus datos y planteamientos.

El desarrollo urbano se ha visto afectado por los procesos de redacción y tramitación tanto del POTAUM (Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga) como del PGOU (Plan General de Ordenación Urbana), aparte de los propios efectos recesivos directamente derivados de la crisis económica.

Simultáneamente, en estos últimos años, Málaga está asistiendo al mayor proceso de desarrollo de sus infraestructuras que quizá nunca haya conocido en su ya dilatada historia:

- Puesta en servicio, a finales de 2007, de la línea férrea de Alta Velocidad que, conectando Málaga con Córdoba, ha llevado a nuestra ciudad, y a su amplio territorio de influencia (Costa del Sol y Comarca de Antequera), a incorporarse a la red que se está desarrollando en Europa desde hace un par de décadas. Recogido este proyecto como prioritario en el I PEM, su consecución ha

abierto un sinnúmero de oportunidades para Málaga y su entorno que es preciso aprovechar.

- Construcción de la 2ª Ronda Oeste, que se espera entre en servicio en breve plazo. Está llamada a desempeñar importantes funciones de articulación del área metropolitana, además de servir a la mejora de la continuidad de la Autovía del Mediterráneo (A-7), aunque parcial, en el entorno de Málaga. Se han contratado las obras del Vial Distribuidor, complemento imprescindible de la 2ª Ronda, en desarrollo de acuerdos en el ámbito de CIEDES a finales de los años 90. A la fecha las obras correspondientes no han sido iniciadas. La nueva Ronda no podrá alcanzar su máxima utilidad sin este nuevo vial de carácter y función metropolitana. Se han puesto en servicio obras de mejora en los enlaces de Barriguilla y Virreinas, en la A-7.
- Inicio de la ejecución de la nueva autopista de peaje Pedrizas – Málaga, en la que, una vez superadas, al parecer, las dificultades financieras de la sociedad concesionaria, cabe esperar su puesta en servicio en un plazo de 1 ó 2 años. Es una pieza importante para avanzar en la superación de las limitaciones que sufre el área litoral de Málaga por disponer hasta ahora de una única vía de acceso y conexión con el interior (A-45).
- Puesta en servicio de diversos equipamientos, entre los que destacan, la nueva ciudad de la Justicia, la ampliación del Campus Universitario y los nuevos centros deportivos.
- Ampliación de la capacidad operativa del Aeropuerto, habiéndose puesto en servicio en marzo de 2010 la nueva Terminal para pasajeros y estando muy avanzada la ejecución de la segunda pista de vuelo y de los accesos y equipamientos.
- Ampliación de la capacidad y mejora de las condiciones de servicio de la línea férrea Málaga – Fuengirola, particularmente en el área de Málaga, con dos actuaciones principales: integración en la Terminal aeroportuaria, con paso bajo el río Guadalhorce, y

soterramiento en la zona del pasillo ferroviario de acceso a Málaga, junto a la nueva línea AVE. En ambas actuaciones se ha duplicado la vía única anteriormente existente.

Formando parte estos dos últimos proyectos de los prioritarios del II PEM, en el capítulo siguiente se profundizará en su análisis y actualización.

Nos encontramos así en una situación bien diferente a otras anteriores que también fueron críticas para nuestra zona. Si bien la recesión económica y el retroceso social pueden estimarse parecidos a otros sufridos en la últimas décadas, la situación actual de Málaga en lo que a infraestructuras se refiere no tiene punto de comparación con las que se daban en las crisis anteriores. Sin haberse alcanzado la totalidad de los objetivos que en infraestructuras se podrían pretender para nuestra zona, es indudable que Málaga y la Costa del Sol se encuentran hoy en mejores condiciones para afrontar un futuro que, aún presentándose incierto y oscuro, debería ser visto como lleno de oportunidades para todos.

Ese es el reto y la responsabilidad de la sociedad malagueña en los momentos actuales. Ya no tendría sentido situar en el exterior las causas de nuestros problemas: tenemos bases suficientes para generar nuestra propia riqueza y desarrollo social. Las culpas de no alcanzar estos objetivos no las podremos ya proyectar solamente sobre otros extraños.

Parece claro que se ha llegado al final de una época o de un camino en la forma de hacer las cosas, no sólo en el ámbito del Plan Estratégico, sino a nivel europeo o mundial; estamos en una crisis continua donde el modelo económico-social deber ser revisado. Cambiar el modelo para variar estos estados recurrentes y cíclicos tiene que ver con el estado de ánimo que se ha ido dejando ver desde la crisis financiera de septiembre de 2007, pero que también tiene que ver con lo que entendemos por sostenibilidad urbana o el equilibrio necesario para compatibilizar bienestar y calidad de vida, con recursos naturales.

La educación y la formación son objetivos a medio plazo, pero son irrenunciables si queremos que de una vez Málaga salga de la mediocridad de sus cifras económicas y sociales: no pasamos del 80 % de la renta familiar disponible en España, y del 65 % de la UE-15.

Ante la nueva situación social y económica es necesario volver a generar ideas y proyectos de futuro. Málaga tiene que plantearse, una vez más, qué ciudad quiere y puede llegar a ser, estructurando objetivos a medio y largo plazo.

Además, es necesario contemplar sin ambages el futuro de Málaga – ciudad integrada y formando parte de un todo más amplio, que es el conjunto del territorio y población que conocemos como Costa del Sol, incluso extendiendo este concepto a efectos de planificación y proyectos de futuro al conjunto de la provincia. La vida social y económica de la población que vive en el interior no puede ya entenderse sin considerar su relación biunívoca con la Costa y la ciudad de Málaga. Las vías de comunicación construidas en los últimos años han hecho más por esta integración que otros planteamientos retóricos y meramente voluntaristas. Incluso cabría ya empezar a considerar que estas influencias hacia las zonas interiores desbordan los límites provinciales y que deberían concertarse acciones de promoción recíproca con estas poblaciones. Málaga-ciudad no puede ir sola por el mundo; hay que integrar y sumar para, ofreciendo más y mejor, obtener mejores efectos para todos. Málaga tiene que abrirse más a Andalucía, mostrarse y ofrecerse, olvidándose de rencillas y agravios, aunque sin bajar la guardia para, cuando sea oportuno, reclamar lo que le corresponde. Tiene ahora precisamente, una gran oportunidad para ejercer los liderazgos que dice tener.

Estamos al final de un ciclo de inversiones en la ciudad y su entorno sin parangón en la historia. Pero no se han preparado nuevos proyectos para su ejecución, mientras que los que están pendientes de abordar se ven afectados en demasía por aspectos estrictamente políticos. Es necesario utilizar estos tiempos de escasas disponibilidades económicas - públicas y privadas - para reflexionar sobre el futuro e ir dan-

do forma y desarrollo técnico y administrativo a esas nuevas ideas que transformen y mejoren la ciudad. Ya son sobradamente conocidos los largos períodos que, normalmente, son necesarios para llevar a cabo estas actividades previas a la ejecución de los proyectos. Hay que seguir siendo imaginativos y ambiciosos, pero al mismo tiempo conscientes de que sólo pueden y deben llevarse a cabo los proyectos que manifiesten claras rentabilidades de toda índole. No es tiempo de ideas geniales y proyectos emblemáticos sin más argumentos, que sólo aportan dispersión en los esfuerzos, debates falsos y, al final, frustraciones generalizadas.

Es más necesario que nunca, involucrar al conjunto de la sociedad en estos proyectos de futuro, promoviendo, a la vez, la aparición de liderazgos sociales que actúen como motores de arrastre de las transformaciones que deberían llegar a operarse. Debe incentivarse el desarrollo de entidades y foros en los que se articule la participación de los ciudadanos.

REVISIÓN DE LAS ESTRATEGIAS Y PROYECTOS ESTRELLA.

1.1 Aeropuerto.

Podrían agruparse en cuatro apartados las diferentes actuaciones programadas para ampliar y modernizar las instalaciones del Aeropuerto de Málaga, siguiendo básicamente las previsiones de su Plan Director.

- Área Terminal para pasajeros: en marzo 2010 se puso en servicio la T3, que incrementa de forma muy importante la capacidad de las instalaciones anteriormente existentes. Se trata de un espacio que mejora la funcionalidad del conjunto, permitiendo la especialización de las diversas áreas y aportando calidad a la imagen de la ciudad.
- 2ª Pista de vuelo: en avanzado nivel de desarrollo de las obras, estando ya ejecutado el soterramiento de la línea férrea Málaga – Fuengirola, lo que resultaba imprescindible para la viabilidad de esta segunda pista. Esta importantísima ampliación del campo de vuelos cualifica al aeropuerto de Málaga y lo diferencia en positivo sobre los demás del sur de España, ofreciendo posibilidades

para nuevas conexiones aéreas, incluso intercontinentales. Es el elemento clave de las obras de ampliación en curso. Esta 2ª pista se acompaña de nuevas pistas de rodadura y áreas de estacionamiento de aeronaves.

- Equipamientos diversos ya en servicio o de próxima terminación: central eléctrica, aparcamientos, torre de control, ayudas a la navegación, etc. Elementos menos vistosos para el público pero imprescindibles para un aeropuerto de primer nivel en España y Europa.
- Accesos: con desarrollo en el doble ámbito de los transportes ferroviarios y por carretera. Para el primero se han ejecutado ya unas importantes obras que facilitan de forma muy notable el acceso de los viajeros desde la correspondiente estación de la línea Málaga – Fuengirola al área Terminal. En lo que se refiere a los accesos viarios, está en ejecución avanzada el nuevo vial que conectará directamente las terminales con la actual autovía A-7, en la zona de Guadalmar. Es de esperar que esta fundamental obra de acceso pueda entrar en servicio en breve plazo, completando y dando coherencia a la oferta que plantean la T3 y las pistas de vuelo, sin que llegue a verse afectada por problemas de créditos presupuestarios. No cabe esperar lo mismo del denominado acceso norte, sin iniciar hasta el momento: no parece obra tan necesaria como el acceso sur, ya que éste será el que se utilice de forma normal por la mayoría de los viajeros del aeropuerto, pues es el que supone menor recorrido. Quedan por desarrollar las conexiones ferroviarias con las líneas Málaga-Córdoba (AVE y Cercanías).

1.2 Guadalmedina:

Hasta el momento, solamente se ha llevado a cabo por el CEDEX un estudio básico de recopilación de antecedentes, sin abordar ningún tipo de propuestas de actuación, no llegando a analizar la viabilidad desde el punto de vista hidráulico de las diferentes soluciones y proyectos planteables.

Continúa siendo contemplado como un proyecto estratégico principal, por lo que aportaría

Principales indicadores relacionados con "Málaga, Metrópoli aeroportuaria"					Evolución	
	2006	2007	2008	2009	Var. 06/09	Tendencia
Número de Operaciones aéreas.	127.776	129.698	119.821	103.539	-18,97	☹
Tráfico aéreo de pasajeros	13.012.662	13.549.963	12.752.905	11.571.212	-11,08	☹
Internacional	9.632.292	10.020.692	9.919.075	9.245.426	-4,12	☹
Mercancía	5.065.462	5.814.043	4.796.712	3.392.092	-33,04	☹
Valores punta de tráfico de pasajeros						
Máximo por día	62.299	66.024	62.492	n.d.	0,31	😊
Máximo por hora	6.092	5.999	6.198	n.d.	1,74	😊
Vuelos directos semanales						
Regular	1.968	2.038	1.814	n.d.	-7,83	☹
Charter	402	350	308	n.d.	-23,38	☹

Fuente: Aena, Dirección General de Aviación Civil y Ministerio de Fomento.

a reordenar y reforzar la ciudad en todos los aspectos: sociales, urbanísticos, culturales, turísticos, etc. Son plenamente válidos los planteamientos y formulaciones incluidas al respecto en el II PEM.

1.3 Movilidad:

Metro:

Avanzan las obras correspondientes a las líneas 1 y 2, aún cuando quedan pendientes subtramos que encierran dificultades notables, especialmente en la zona centro de la ciudad. Se anuncia la puesta en servicio, siquiera parcial, para noviembre del próximo año 2011. Los costes de construcción se vienen incrementando desde el inicio de las obras, sin que se conozca en este momento el coste final. La forma de financiación ha sido modificada para así hacer más viable la continuación de los trabajos. No parece que el modelo de gestión inicialmente previsto pueda llegar a aplicarse sin introducir modificaciones. Son temas que requieren gestión y financiación importantes para alcanzar una rápida puesta en servicio de las dos líneas iniciadas.

Ante las problemáticas presentadas en las líneas 1 y 2 parece conveniente volver a reflexionar en relación con el desarrollo de las demás líneas previstas, tanto en lo técnico como en lo económico.

Cercanías:

Podría considerarse, en los momentos actuales, el elemento principal del futuro sistema de transportes en el área litoral de Málaga y su entorno occidental, hasta Fuengirola, por una parte, y hasta Alora, hacia el interior.

Se han ejecutado importantes obras de duplicación de vía y ampliación de la capacidad operativa de la línea operada por RENFE Málaga – Fuengirola, y se han resuelto zonas difíciles, tales como el paso bajo el Guadalhorce, la integración con la nueva Terminal aeroportuaria, el acceso soterrado hasta Málaga – María Zambrano y la ampliación de las estaciones en este tramo. Quedan por abordar tramos asimismo problemáticos (Torremolinos, Arroyo de la Miel y otros), cuyas limitaciones de capacidad actuales impiden el adecuado y necesario servicio.

Está planteada la prolongación hasta Marbella y Estepona habiéndose, incluso, adjudicado dos contratos de obra en la zona de Mijas-Costa, aunque no han llegado a iniciarse los trabajos. Se ha informado, asimismo, de la próxima creación de un consorcio de administraciones, con participación privada, para el desarrollo de este importantísimo proyecto para Málaga y la Costa del Sol, pero las expectativas económicas actuales no presagian lo mejor al respecto.

También está por resolver la conexión por el

Principales indicadores relacionados con "Málaga y la movilidad"					Evolución	
	2006	2007	2008	2009	Var. 06/09	Tendencia
Viajeros en tren -Talgo 200/AVE - (AVE 23/12/07)	381.451	758.220	1.777.685	n.d.	366,03	😊
Talgo 200	381.451	379.112	861.143	n.d.	125,75	😊
AVE (23/12/2007)		379.108	916.542	n.d.	141,76	😊
Viajeros en autobús urbano	43.205.798	45.578.918	45.736.958	44.505.271	3,01	😊
Metros lineales de superficie de uso exclusivo del transporte público	38.885	39.964	39.964	41.622	7,04	😊
Metros lineales uso exclusivo de bicicletas	5.500	5.500	5.500	11.590	110,73	😊
Metros cuadrados superficie de uso peatonal (Centro Histórico)	60.675	60.675	60.675	73.268	20,75	😊
Viviendas por hectárea (superficie urbanizable - suelo industrial y comercial)	41	41	40	40	-2,44	😞
% suelo urbanizado/total suelo	17,17	17,54	17,84	17,92	4,37	😊
Superficie Verde Útil (m2/hab.)	5,88	6,01	6,33	6,46	9,86	😊
Vehículos/día/ciudad	1.156.176	1.199.147	1.012.686	946.771	-18,11	😞
Total vehículos matriculados anual	29.991	28.445	18.718	14.718	-50,93	😞
Turismos matriculados (anual)	18.678	17.626	11.482	10.351	-44,58	😞

Fuente: Empresa Malagueña de Transportes, Observatorio de Medio Ambiente Urbano, IEA y Renfe.

Norte con el aeropuerto, de la mano, quizá, de la solución a la conexión con la línea de Alta Velocidad, al menos, en este caso, para los futu-

ros servicios regionales. La conexión norte con el aeropuerto de la línea de ancho español abre el camino para incorporar el PTA al sistema de

Principales indicadores relacionados con "Málaga y la Gobernanza Local"					Evolución	
	2006	2007	2008	2009	Var. 06/09	Tendencia
Sesiones del Foro Metropolitano de Alcaldes	2	0	0	1	-50,00	😞
Certificaciones municipales en calidad	30	35	46	49	63,33	😊
Sesiones del Consejo de Participación Ciudadana y consejos territoriales	57	64	54	63	10,53	😊
Participación ciudadana (% votantes en elecciones locales)	64,78 (1995)	52,42 (1999)	56,27 (2003)	50,17 (2007)	-22,53	😞
% de inversión en Presupuesto participativo	n.d.	3,58	4,76	4,03	12,52	😊
Presupuesto participativo (euros) - Inicio 2007	n.d.	14.000.000	14.500.000	8.694.035	-37,90	😞
Presupuesto Municipal consolidado - Inversiones reales (€)	n.d.	390.577.294	304.322.784	215.552.131	-44,81	😞

Fuente: Ayuntamiento de Málaga y Observatorio de Medio Ambiente Urbano y Ciedes.

transportes de viajeros en ferrocarril, así como a servicios a y desde la Costa del Sol hacia el interior de la provincia sin pasar por Málaga - María Zambrano.

Parece fundamentada la necesidad de elaborar un Plan de Cercanías para el área de Málaga y zonas de influencia, que ofrezca soluciones a la problemática expuesta, considerando, a la vez, formas de intermodalidad y coordinación entre modos de transporte.

Autobuses:

Se ha avanzado de forma notable en la mejora de la calidad de los servicios, lo que se viene manifestando a través de su mayor utilización y muestras de aceptación, en general. Subsisten, no obstante, cuestiones a mejorar, en particular a la necesaria solución de la articulación de la

red en el área central de la ciudad.

1.4 Gobernanza.

Bajo esta expresión se contenían en el II P.E.M. ideas orientadas a promover la evolución hacia formas de gestión de lo público más transparentes, más participativas y más eficientes, así como a propiciar la gestión de la interdependencia entre municipios. Se propugnaba, asimismo, la construcción de un espacio metropolitano, el fomento de redes de ciudades, la gestión de la calidad.

Se formularon numerosas propuestas de actuación, de las que algunas (Foro Metropolitano de Alcaldes, entre otras) han tenido un desarrollo apreciable, mientras otras (consolidación de CIEDES como impulsor de proyectos, por ejemplo) no han sido abordadas aún.

Principales indicadores relacionados con "Málaga, Ciudad Solidaria"					Evolución	
	2006	2007	2008	2009	Var. 06/09	Tendencia
Precio medio de la vivienda libre (último trimestre del año) €/m2	2.152,10	2.323,80	2.360,80	2.049,60	-4,76	☹
Viviendas terminadas - totales	3.411,00	5.949,00	6.066,00	2.778,00	-18,56	☹
Viviendas terminadas - VPO	43,00	502,00	774,00	552,00	1.183,72	☺
Entidades sociales inscritas en el Registro de Sociedades	387,00	408,00	432,00	n.d.	11,63	☺
Evolución de las empresas solidarias	48,00	48,00	14,00	n.d.,	-70,83	☹
Evolución del número de parados. Hombres	14.731,00	16.551,00	26.480,00	33.438,00	126,99	☺
Evolución del número de parados. Mujeres	22.748,00	23.948,00	28.218,00	33.577,00	47,6	☺
Evolución del empleo estable y de calidad. Contratos indefinidos	28.112,00	27.765,00	23.115,00	16.740,00	-40,45	☹
Porcentaje de contratos indefinidos sobre el total	9,60	9,70	9,40	8,06	-16,04	☹
Evolución del empleo en personas discapacitadas (Contratos en la ciudad)	1.202,00	1.382,00	1.462,00	1.345,00	11,90	☺
Hombres	692	778	855	786	13,58	☺
Mujeres	510	604	607	559	9,61	☺
Tasa de dependencia General (%)	44,92	44,73	44,77	45,62	1,56	☺
Tasa de dependencia infantil (%)	22,25	22,33	22,14	22,68	1,40	☺
Tasa de dependencia senil (%)	20,36	20,15	20,31	20,73	1,74	☺

Fuente: Ministerio de la Vivienda, Ayuntamiento de Málaga, Ministerio de Trabajo e Inmigración y Observatorio de Medio Ambiente Urbano.

1.5 Málaga Ciudad Solidaria.

Proyecto orientado a promover la calidad de vida de los ciudadanos y visitantes, impulsando esfuerzos encaminados a lograr viviendas dignas, empleos de calidad y la equidad social. Como claves y objetivos fundamentales se propugnaban, además: la solidaridad a través de la participación ciudadana, la potenciación del valor activo de los mayores, la dependencia como nuevo reto social, la conciliación de vida laboral y familiar, las prestaciones sociales y la formación continua. Se formularon numerosas propuestas de actuación, que, al momento actual, han tenido un desarrollo irregular, con avances significativos y, también, carencias a superar.

Ante el cambio de escenario producido como consecuencia de la crisis económica que afecta a Málaga y su entorno en la actualidad, parece necesario profundizar en el análisis y desarrollo de este proyecto, más necesario incluso que cuando se formuló en el II PEM.

NUEVAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN EN TIEMPOS DE CRISIS.

En primer lugar se presentan propuestas orientadas a la actualización de los proyectos, y de sus objetivos, que fueron incluidos en el II PEM. Se incluyen, a continuación, propuestas de posibles nuevos proyectos, a abordar desde una formulación inicial y básica.

2.1 Aeropuerto.

Dando por completadas las obras de ampliación en curso (2ª pista y accesos) en un plazo de alrededor de un año, es ya el momento de actuar desde las instituciones y la sociedad malagueña para obtener el mayor rendimiento de las importantes inversiones realizadas. Dos campos de acción principales se ofrecen:

- El aeropuerto de Málaga debe promocionarse como el central de Andalucía y norte de África, como el que dispone de mejores y mayores instalaciones y servicios. Desde el aeropuerto de Málaga se dispone de conexiones regulares a un gran número de destinos europeos, similar al de Madrid y Barcelona, y sin punto de comparación con los de cualquier otro aeropuerto del

sur de España y norte de África. Las nuevas infraestructuras hacen viables conexiones intercontinentales, que se justificarían por la población a servir, (más de 10 millones, población superior a la de varios países europeos). En tal sentido debe superarse su, hasta ahora, único carácter turístico, para hacerlo atractivo a los viajeros de negocios y de cualquier otra índole, así como también, y apoyándose en las nuevas infraestructuras terrestres de carácter interurbano (AVE y autovías, principalmente) ofrecerse tanto a toda la población de Andalucía y norte de África, como, en otros ámbitos, a las compañías de toda índole en el campo de transporte aéreo. Todo lo que se traduzca en incremento del número de viajeros que pasan por el aeropuerto de Málaga repercutirá de forma inmediata en la economía y el empleo en Málaga, y con ratios de crecimiento de estos factores superiores a los del propio tráfico aéreo, como está ya contrastado en otros casos europeos.

Parece, pues, necesario y de gran importancia estratégica diseñar un Plan de promoción del aeropuerto, involucrando en él a todos los organismos implicados, empezando por AENA, pasando por Junta de Andalucía y Ayuntamientos y terminando por las instituciones de la sociedad civil (Cámara de Comercio, etc.). Algo similar se ha hecho ya en otros aeropuertos, con resultados positivos apreciables. Este plan debería contemplar las muy diversas facetas del tema, que no es el caso de desarrollar aquí.

- Un segundo campo de acción se refiere a la urgente necesidad de ofertar espacios bien equipados para hacer posible la implantación de la gran diversidad de actividades, industrias y negocios que el funcionamiento de un gran aeropuerto demanda en sus proximidades. Cualquier gran aeropuerto, y mientras mayor sea su actividad de transporte mucho mayores serán las demandas derivadas, genera movimiento económico y puestos de trabajo directos, en sus propias instalaciones, pero, en mucha mayor medida induce riqueza y empleo a través de actividades asociadas: catering, transportes,

mantenimiento, formación de personal, etc.

Aún cuando se han realizado ya planteamientos a este respecto por los dos municipios más directamente afectados (Málaga y Alhaurín de la Torre), parece necesario una actuación conjunta para el desarrollo de una verdadera ciudad aeroportuaria, en la que se ofrezcan suelo y servicios de calidad para las nuevas necesidades y oportunidades que cabe esperar del nuevo aeropuerto de Málaga. Esta actuación debería estar activamente respaldada tanto por la Administración Central (AENA, Industria, Trabajo, Economía, etc.) como por la Administración Autónoma, actuando como agentes impulsores del proyecto y colaboradores positivos en su financiación y desarrollo. La gran importancia de los efectos que cabe esperar deberían mover, y más en estos momentos, el planteamiento de un proyecto conjunto, integrador y ambicioso. La economía y el empleo en la Málaga futura dependen en gran medida, de lo que en tal sentido se haga.

En la actualidad está activo el caso del nuevo aeropuerto de Berlín- Schönefeld, que se inaugurará en el año 2012, pero que ya está siendo utilizado como elemento de desarrollo bajo el concepto de Airport-region.

2.2 Guadalmedina.

Todo está por hacer. Ya el II PEM. planteaba objetivos y propuestas para este proyecto, sobre el que no cabe reiterar los argumentos más que conocidos. Es, por otra parte, una clara demanda de la ciudadanía, como se aprecia de forma casi continua en declaraciones y opiniones de vecinos y visitantes.

Pero sigue incurriéndose en mayor medida de lo que sería conveniente en el error de procedimiento de establecer debates anticipados sobre soluciones y propuestas antes de que éstas hayan sido suficientemente formuladas y adecuadamente presentadas. Por ahí se llega a confrontaciones que se traducen siempre en el bloqueo del proyecto, que debe ser un proyecto de toda la ciudad, y de nadie en particular, si

se quiere que algún día llegue a realizarse, sea en la forma que sea. Cualquier actuación debe ir precedida de altos niveles de información y participación ciudadanas, dedicando a ello los tiempos que sean necesarios.

Los objetivos del proyecto estratégico relacionado con las nuevas formas de gobernanza tienen en el proyecto del Guadalmedina un magnífico campo para aplicar sus ideas. Es la ciudad la que debe ser la impulsora del proyecto, respetando los procedimientos administrativos que correspondan, pero sin que estos se utilicen de forma irregular para impedir su avance. Málaga debe reclamar su protagonismo fundamental para el éxito en este objetivo.

Es un proyecto complejo que debe plantearse por fases, asociadas, por otra parte, a la formulación y gestión de los proyectos de transformación urbana en las zonas afectadas. Pero la situación de recesión económica actual debería servir de estímulo para el planteamiento de un proyecto que debe generar ilusiones y esperanzas en toda la ciudad. Málaga puede ser más y mejor ciudad con este importantísimo proyecto. Es el gran reto para el siglo XXI una vez alcanzados altos niveles de dotación de infraestructuras.

2.3 Movilidad.

Ya se ha expuesto con anterioridad la visión del momento del desarrollo de estos proyectos, tanto en sus facetas meramente urbanas (Metro), como en las que afectan al entorno y otros municipios (Cercanías). Tres serían los campos en los que debería centrarse la acción inmediata en este proyecto estratégico:

- Metro: revisión y actualización de los planes de desarrollo en orden a programar las nuevas actuaciones.
- Cercanías: elaboración de un Plan Integral, de ámbito quizás provincial, con especial atención a la zona litoral y a la ciudad de Málaga. Continuar actuando en Málaga – Fuengirola y crear el consorcio para el tren litoral Estepona – Nerja. Abordar los accesos desde el norte al Aeropuerto.
- Ramal de acceso al Puerto, que debe re-

solver el grave conflicto urbano que presenta en la actualidad.

2.4 Gobernanza.

Los planteamientos realizados en el II PEM. continúan, en esencia, siendo válidos y convenientes para el mejor futuro de Málaga. Pero puede convenir avanzar más rápido en la concreción de formas de gestión de los grandes proyectos estratégicos, especialmente en orden a apartar su gestión de las coyunturas políticas y electorales, una vez consensuadas las soluciones a desarrollar en cada caso. El amplio período de tiempo requerido para el desarrollo de los proyectos debería ser utilizado, en positivo, para mejor instrumentar estos nuevos procedimientos de gestión.

La Fundación CIEDES podría ser el ámbito de gestación de algún ente específico para el desarrollo de determinados proyectos, siguiendo la idea y modelo ya con amplia y rica historia en otros ámbitos territoriales (por ejemplo, Bilbao).

2.5 Málaga Ciudad Solidaria.

Todos los planteamientos del II PEM. continúan vigentes, pero, en la coyuntura actual, más necesitados aún de desarrollo. Las necesidades sociales no se van a reducir, antes al contrario se están viendo considerablemente incrementadas por la mayor población necesitada de atención. Particular problemática se empieza a presentar al afectar el paro a la población inmigrante que no tiene aquí el recurso a la acogida familiar en momentos de necesidad. Mayor atención debería prestarse, si cabe, a la coordinación de las acciones entre las diversas instituciones y organizaciones de toda índole que realizan actividades en el campo de la asistencia social, evitando duplicidades y abandonos y promoviendo la reducción al mínimo de los gastos en la mera administración de los siempre insuficientes recursos económicos.

La dotación de medios suficientes por parte de las administraciones para la adecuada aplicación de las nuevas normas legales se configura como un objetivo básico en estos momentos.

2.6 Nuevos Proyectos.

Superadas, acaso, las mayores carencias de infraestructuras básicas, y considerando los grandes plazos necesarios para llegar a ver realizado cualquier nuevo proyecto, parece conveniente plantear un listado de posibles nuevos proyectos, para, en los casos que se estimen de interés, iniciar los estudios y trámites que son imprescindibles para que, en un período posterior, se pudiese llegar a abordar su ejecución.

Infraestructuras básicas:

- 2ª Ronda Este-Norte, como continuidad de la Oeste en ejecución, y para completar el by-pass de la aglomeración urbana. Es una idea ya considerada por la administración central, a quien competiría su desarrollo, pero es necesario que reciba apoyo desde Málaga.
- Continuación de la Autovía del Guadalhorce hasta conectarla por su extremo norte con la red viaria principal de Andalucía. Se dispondría así de una segunda conexión con el interior, más directa hacia el Oeste (Cádiz-Sevilla), que aporte solución ante el aislamiento que se produciría en caso de conflicto grave en la A-45 (Pedrizas-Málaga).
- Garantía de solución al abastecimiento de agua, en condiciones de calidad y costes para el usuario equivalentes a los de otras ciudades andaluzas, en aras a superar el carácter cíclico de las precipitaciones y a conseguir un nivel tarifario adecuado.

Proyectos urbanos para la revitalización:

- Av. Cánovas-Pº Marítimo P. Picasso-Baños del Carmen.
- Conexión de la Avda. de los Ángeles con las Rondas.
- Recinto Ferial.
- Renovación de Polígonos Industriales.
- Tratamiento paisajístico y medioambiental del entorno de la ciudad.

- Parque lineal del Guadalhorce.
- Plan Gibralfaro y Monte Victoria.
- Adecuación de dotaciones de equipamientos para la salud.
- Plan Puerto-Ciudad, en todos sus ámbitos.
- Cultura de la calidad.
- Atención especial a la conservación y mantenimiento del patrimonio urbano. ■

