



INFORME SOBRE LA ARTICULACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS METROPOLITANOS E INTERURBANOS Y SUS RELACIONES CON LA MOVILIDAD CENTRAL DE LA CIUDAD DE MÁLAGA

Consultor: José P. Alba García

Febrero de 2019

INFORME SOBRE LA ARTICULACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS METROPOLITANOS E INTERURBANOS Y SUS RELACIONES CON LA MOVILIDAD CENTRAL DE LA CIUDAD DE MÁLAGA

1. Introducción	2
2. Antecedentes	4
3. Objeto y alcance del presente Informe.....	8
4. Situación actual	10
4.1. Estación de los Tilos.....	10
4.2. Estación de M.A. Heredia.....	13
5. Población a servir	17
6. Análisis de los datos dispuestos.....	20
7. Estrategia de futuro: ideas básicas sobre objetivos a alcanzar	23
8. Conveniencia y oportunidad.....	25
9. Propuestas.....	27
9.1. Elementos básicos	27
9.2. Soluciones concretas	30
9.2.1. Autobuses interurbanos.....	32
9.2.2. Aparcamientos.....	42
9.2.3. Eje Litoral.....	50
9.2.4. Espacios urbanos	59
9.2.5. Centro de negocios y otras actividades.....	73
9.3. Evaluación económica y financiación	75
10. Plan de acción.....	79
11. Efectos y beneficios esperables	82
12. Conclusión	83

INFORME SOBRE LA ARTICULACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS METROPOLITANOS E INTERURBANOS Y SUS RELACIONES CON LA MOVILIDAD CENTRAL DE LA CIUDAD DE MÁLAGA

1. Introducción

El transporte colectivo de personas es hoy tema principal en la planificación de las ciudades y de los territorios. Consideraciones económicas, ambientales y sociales fundamentan la prestación de especiales atenciones a esta importante cuestión.

La ciudad de Málaga, que lidera en la actualidad el desarrollo de unos amplios espacios y poblaciones en el Sur de España, no es ajena a las problemáticas que se derivan de las necesidades de movilidad y de los incrementos de volumen y de complejidad de los desplazamientos.

Las formas en que ahora se establecen las relaciones sociales y económicas de todo tipo, en un contexto de muy notables avances tecnológicos, demandan soluciones avanzadas y eficientes para los transportes.

El transporte de personas en autobuses es una solución muy adecuada en poblaciones agrupadas en núcleos de densidades medias y ubicados a distancias asequibles a desplazamientos de tipo recurrente (trabajo, educación, comercio, etc.). Esto es aplicable también para las comunicaciones entre núcleos emplazados en territorios que dispongan de condiciones de unidad y proximidad que los induzca a relaciones frecuentes y repetidas.

Tal es el caso del espacio y poblaciones que se asientan en la Costa del Sol, al menos entre Vélez-Málaga y Marbella, y en el valle bajo del Guadalhorce, ámbitos estos cada vez más relacionados entre sí por muy diversas razones. La importante, aunque insuficiente aún, red de infraestructuras de comunicaciones terrestres realizadas en los últimos veinte años ha venido a ofrecer unas condiciones muy favorables para el impulso de estas relaciones.

Es la hora también de promover de forma activa, más allá de meras formulaciones retóricas, el transporte en autobús como una forma tan moderna y eficiente como cualquier otra, si no más. La clásica valoración como de menor calidad del autobús ha de ser superada mediante soluciones y medios innovadores y que ofrezcan calidad, fiabilidad y eficacia, en un mundo donde la versatilidad y adaptación a las demandas son fortalezas que hay que rentabilizar en beneficio de los individuos y de la sociedad en general.

El Ayuntamiento de Málaga, a través de su Empresa Municipal de Transportes (EMT), encargada de la operación de la Estación de Autobuses interurbanos de la ciudad así como del sistema de líneas de autobuses urbanos que la sirven interiormente, se plantea abordar soluciones de futuro para el sistema de transporte interurbano por autobús en el ámbito municipal, en un marco de promoción de nuevas centralidades urbanas.

2. Antecedentes

Hasta bien entrada la década de los años 80 del pasado siglo, las líneas de autobús concesionadas por el Estado que servían las comunicaciones entre la ciudad de Málaga y otras poblaciones del entorno tenían ubicadas sus paradas de origen/final en diversas calles del área central, en la proximidad de locales comerciales desde los que se servía la mera expedición de billetes, pero sin ningún tipo de servicio a los viajeros, por lo general.

Entre las primeras actuaciones en Málaga de la, entonces, recién creada Junta de Andalucía, se incluyó el proyecto de realizar una estación de autobuses que agrupara, ordenara y dotara de elementos básicos a los servicios de transporte de viajeros. Como análisis inicial, la Consejería de Turismo, Comercio y Transportes encargó a la empresa consultora de ingeniería Urbaconsult S.A. un "Estudio Previo sobre el Establecimiento de la Estación de Autobuses de Málaga" (mayo 1984), documento que se marcaba los objetivos de:

- a) Proporcionar la información necesaria para la posterior redacción del proyecto de construcción.
- b) Analizar el impacto que la entrada en servicio de la estación habría de producir en el entorno del emplazamiento seleccionado.

Este Estudio desarrolló un inventario de las líneas, de los emplazamientos de sus cabeceras y de sus recorridos en las calles de la ciudad; incorporó fichas relativas a cada servicio y concesión administrativa; analizó repercusiones en el tráfico general; planteó un predimensionamiento de la nueva estación, y avanzó soluciones para su posterior diseño y organización, y propuso el desdoblamiento en dos terminales en función de la longitud de los recorridos y frecuencias ofreciendo la solución Muelle de Heredia para las líneas de menor alcance.

Redactado el proyecto de la nueva Estación por el arquitecto José Seguí, entró en servicio en 1985. Desde entonces viene prestando eficaces servicios a los millones de viajeros que la utilizan para desplazarse desde muy diferentes poblaciones de Málaga-provincia y del resto de España. Su emplazamiento inmediato a la antigua estación de ferrocarril RENFE ha visto potenciadas sus ofertas de servicios con la construcción de la línea AVE y con las mejoras incorporadas a los servicios de Cercanías.

En las más de tres décadas de servicios transcurridas, la ciudad y la provincia se vienen beneficiando de importantes transformaciones y desarrollos socioeconómicos. La realización de nuevas infraestructuras de transportes tales como el ya citado AVE, las autopistas y Rondas, la ampliación

del Aeropuerto y la del Puerto con su Terminal de Cruceros, marcan una etapa de la historia de la provincia de Málaga, sin parangón ni antecedentes que se le aproximen en importancia y efectos estratégicos. A la vez, la mayoría de los municipios de la provincia vienen desarrollando notables procesos de renovación urbana que potencian sus atractivos, mientras Málaga capital ha ejecutado muy importantes proyectos urbanos, especialmente de componente cultural, que la han situado entre las ciudades con mayor interés tanto para inversionistas como para visitantes.

A partir del inicio del nuevo siglo se empiezan a detectar insuficiencias en los espacios e instalaciones de la Estación de Autobuses y de la terminal de la Avda. de Heredia, tanto por el incremento de los volúmenes de viajeros como por la necesidad de ofrecer mayores calidades en los servicios a prestar. Se inician estudios técnicos orientados a plantear proyectos de adecuación de las instalaciones a las crecientes demandas:

- El transporte público en Málaga. Una aproximación a su diseño integral. Estudio previo sobre intercambiadores modales. EMT S.A.M. Ayto. de Málaga. 2003.
- Anteproyecto de intercambiador modal nº 2 en el nudo Guadalmedina-Alameda. Ayto. de Málaga. 2005.
- Anteproyecto de Ordenación viaria del eje litoral este. Paseo de los Curas a Paseo Marítimo Pablo Ruíz Picasso. Ayto. de Málaga. 2005.
- Adecuación del anteproyecto del intercambiador modal de la Explanada de la Estación de Málaga. Ayto. de Málaga. 2006.
- Anteproyecto de intercambiador modal de la Explanada de la Estación de Málaga. Ayto. de Málaga. 2009.
- Estudio de viabilidad económica y financiera del intercambiador modal de transportes. Explanada de la Estación de Málaga. Ayto. de Málaga. 2010.

Los estudios relacionados nos han sido aportados por EMT como información para la elaboración del presente informe.

La llegada de la crisis económica hacia finales de la primera década del siglo XXI supuso un notable freno al dinamismo que se presentaba hasta entonces en el desarrollo económico y social de la provincia, de manera similar a lo sucedido en el resto de España. Asimismo, la casi anulación de los presupuestos públicos dedicados a nuevas inversiones en infraestructuras y equipamientos cerró toda posibilidad de abordar los proyectos elaborados para nuevas estaciones o intercambiadores de transportes en Málaga.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga, elaborado por la Junta de Andalucía en el año 2009, ya planteó la realización de un intercambiador de transportes de primer orden asociado a la estación central de ferrocarril María Zambrano, con el objetivo de relacionar el ferrocarril (AVE y Cercanías), Metro y líneas de autobuses interurbanos y urbanos. A través de la línea férrea de Cercanías Málaga-Fuengirola queda bien conectado el Aeropuerto, restando el Puerto, aunque sin significación en el transporte urbano e interurbano.

El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) vigente, de 2011, ya plantea la intervención sobre la Estación de Autobuses, reconociendo dicha actuación como un proyecto de gran interés para la creación de nuevas centralidades y para la articulación urbana en general (SUNC-R-P.11 "Estación de Autobuses"). En el apartado 4.1 de su Memoria Propositiva se identifican dos componentes de la noción de centralidad: estructura y oportunidad; también la mezcla de usos se valora como atributo. Remite a un Plan Especial de Reforma Interior la ordenación y determinación de usos de los terrenos que ocupa la Estación una vez se produzca el traslado de sus instalaciones. En otro apartado de este informe se comentará la aplicación de estas valiosas ideas.

El acuerdo suscrito entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria en abril del año 2004, en desarrollo del Plan Especial del Puerto, y en particular por lo que se establece en su Cláusula Quinta, es un elemento de importancia en lo relativo a posibles actuaciones en el entorno de la Plaza de la Marina.

A partir de mediados de la siguiente década, en la que ahora nos encontramos, los procesos de recuperación económica general, que se acentúan más en Málaga, contribuyen a replantear las problemáticas ya detectadas hace unos años, reapareciendo agravadas las insuficiencias y necesidades.

Nuevos proyectos en ejecución tales como la llegada del Metro a la Alameda y la reordenación viaria y transformación de los espacios urbanos de dicha Alameda crean condiciones que introducen importantes modificaciones en las soluciones antes planteadas en la zona. Asimismo, estos nuevos proyectos modificarán sustancialmente las condiciones de movilidad Este-Oeste en el área central de la ciudad, lo que demanda abordar soluciones para asegurar estos flujos de comunicación, tanto para vehículos y población en general, como para los autobuses urbanos e interurbanos.

En otro orden de cosas, se presentan condiciones de cierto agotamiento en la forma en la que el Centro Histórico puede alcanzar a dar respuesta a las demandas de residentes, visitantes y actividades de todo tipo. La organización de los transportes, de la movilidad y de los estacionamientos ofrece una gran oportunidad para abordar la consolidación de procesos ya de

alguna manera iniciados para la creación de nuevas áreas de centralidad que puedan colaborar a equilibrar mejor las funciones que debe desempeñar el citado Centro Histórico.

Asimismo, el proceso de crecimiento poblacional en los municipios que se emplazan a distancias no mayores de 50km (menos de una hora de desplazamiento en vehículo de motor), viene generando incrementos de las demandas de viajes relacionados con Málaga y con su área central, tanto en medios privados como colectivos o públicos, lo que hace necesario considerar soluciones apropiadas cuanto antes.

3. Objeto y alcance del presente Informe

La idea central que define los objetivos y alcance del Informe es abordar una reflexión global de las problemáticas ligadas a los autobuses interurbanos en lo que se refiere a sus terminales y accesos en la ciudad de Málaga, y a las relaciones que hoy se establecen entre estas cuestiones y el desarrollo de nuevos espacios con características de centralidad, evitando plantear soluciones segregadas o no integradas en el desarrollo urbano general.

Se parte del análisis de la situación que ahora se presenta, recopilando y actualizando datos utilizados en los estudios anteriores, tanto en lo referente a los transportes de personas como a parámetros socioeconómicos con influencia en los transportes de personas.

Se realizan pronósticos a 30 años, en orden a ofrecer soluciones que puedan ser válidas, al menos, por un período similar a lo que lo han sido las instalaciones existentes. Mayores alcances en las previsiones pueden derivar en importantes incrementos de las inversiones necesarias, lo que se traduciría en costes financieros inasumibles y en dificultades de difícil superación para alcanzar la ejecución de los proyectos.

Se pretende plantear soluciones que den prioridad al servicio al viajero, mejorando las condiciones de accesibilidad y de relación con los espacios y servicios del entorno urbano. La calidad debe ser un objetivo principal, en un marco de costes razonables, de forma similar a las condiciones que ya se ofrecen normalmente en terminales de otros medios de transporte. El transporte en autobús no debería continuar siendo percibido con niveles de precariedad y marginalidad que lo releguen al último peldaño de la escala de elección de modo de desplazamiento. Ha de presentarse como una alternativa que aporta ventajas y una relación coste/beneficio muy favorable.

Se consideran las nuevas formas de relación entre residencia, empleos y servicios en el espacio geográfico objeto de estudio, que en las ciudades modernas se viene viendo amplificado por la aceptación de tiempos de desplazamiento para movimientos recurrentes mayores a los antes considerados. En el caso que nos ocupa se concreta en la extensión del ámbito de poblaciones y territorios que se relacionan de forma habitual con Málaga-capital, reforzando así su carácter de referencia y centralidad geográfica, incluso más allá de los municipios considerados en la definición realizada en su día para el Área Metropolitana.

Este proceso transformador se ve apoyado y reforzado por las potentes infraestructuras viarias disponibles, aun a pesar de las insuficiencias que ya se vienen presentando en algunas zonas, lo que afecta tanto a la movilidad en vehículo privado como a los viajes en autobuses interurbanos. En todo

caso, se pone de manifiesto la importancia capital que suponen los transportes para el desempeño de un liderazgo de ciudad y para la prestación de servicios avanzados a poblaciones a las que anteriormente no alcanzaban.

Es objeto también del Informe analizar las oportunidades de solución y mejora de la calidad de servicios que se pueden ofrecer a partir de la optimización de las condiciones de intermodalidad que se presentan en el área en estudio. Se pretende resolver, hasta donde sea razonable, la comunicación entre medios de transporte, en orden a facilitar viajes completos en medios colectivos. Asimismo se plantea como elemento de importancia en la calidad de servicio perseguida la mejora de los accesos a las terminales de autobuses a través del viario urbano.

El presente Informe pretende plantear tanto una aproximación a las posibles soluciones a ofrecer a las problemáticas que se presentan en las actuales terminales de autobuses interurbanos, como una visión global de la integración de esas terminales en la ciudad de Málaga y de sus efectos en la creación de condiciones de centralidad y de una mejor articulación interna.

Otros importantes proyectos de la ciudad de Málaga pendientes de completar, tales como el Plan del Puerto en su conjunto o el Plan Guadalmedina, que guardan indudables relaciones con lo que aquí nos ocupa, no pueden ser tampoco objeto de atención particular aquí, si bien se presentan aspectos en los que aparecen esas relaciones, aunque sin que lleguen a condicionar la esencia del presente Informe.

Se intenta presentar en un documento unitario lo que se considera el estado actual de la cuestión, mostrando ideas de solución para cada elemento urbano involucrado. Asimismo se ofrece un esquema de posible plan de actuaciones técnicas y administrativas que se consideran necesarias para avanzar hacia los objetivos propugnados.

4. Situación actual

Se describen y representan a continuación de forma simplificada y esquemática los datos relativos tanto a los transportes de viajeros en autobuses interurbanos como a las terminales que hoy los sirven. Se describen las rutas de acceso a dichas terminales en su relación con los viales principales que sirven a la ciudad. Se plantean las condiciones de intermodalidad presentes en la actualidad. Se parte de los datos e informaciones aportadas por la Empresa Municipal de Transportes de Málaga, con datos de viajeros del año 2017.

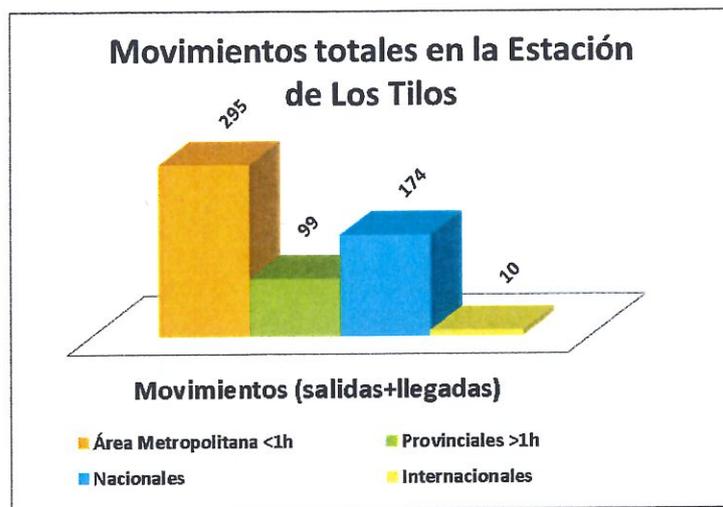
4.1. Estación de los Tilos

La estación de autobuses de los Tilos atendió, el año 2017, algo más de 3,5 millones de viajeros. En el gráfico siguiente se muestra el reparto de viajeros por destinos: **Área de Influencia Metropolitana**, entendida como aquellos destinos cuyo trayecto de viaje desde/hacia Málaga se cubre hasta en 1 hora; **Provinciales**: resto de destinos en la provincia de Málaga, con duración de trayecto de más de 1 hora; **Nacionales**: viajes a otras provincias; e **Internacionales**: fuera de España. No se incluyen los aproximadamente 110.000 viajeros/año de la línea de autobús del aeropuerto, pues se ha considerado como una línea local. Asimismo, en el Área de Influencia Metropolitana se han considerado los destinos como Marbella, Vélez Málaga y Nerja cuyos trayectos se cubren en aproximadamente 1 hora mediante servicios directos o exprés.



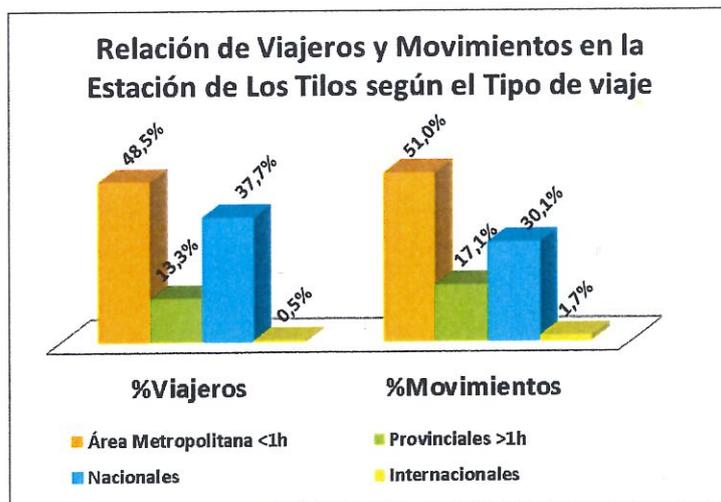
Viajeros totales en la Estación de Los Tilos

En un día medio laborable, en la estación de los Tilos se realizan alrededor de 580 movimientos de autobuses entre llegadas y salidas, sin considerar los más de 80 movimientos de la línea del aeropuerto. En la siguiente gráfica se muestra el reparto de los movimientos de autobuses en función de los cuatro tipos de destinos antes descritos:



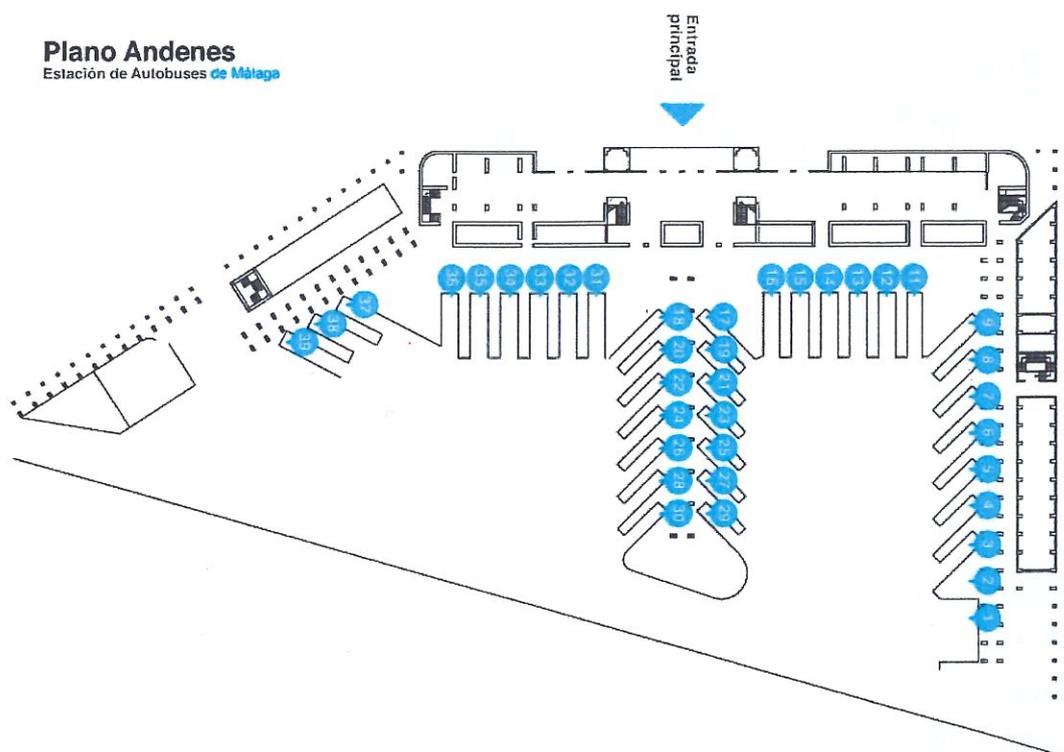
Movimientos totales en la Estación de Los Tilos

En el siguiente gráfico se muestra la relación (%) de viajeros y de movimientos con respecto al total de la estación para cada uno de los cuatro tipos de destinos. Con ligeras diferencias, principalmente en los viajes nacionales, con mayor ocupación, y provinciales de más de 1 hora, con menor ocupación, hay una correlación entre los porcentajes de viajeros y de movimientos.



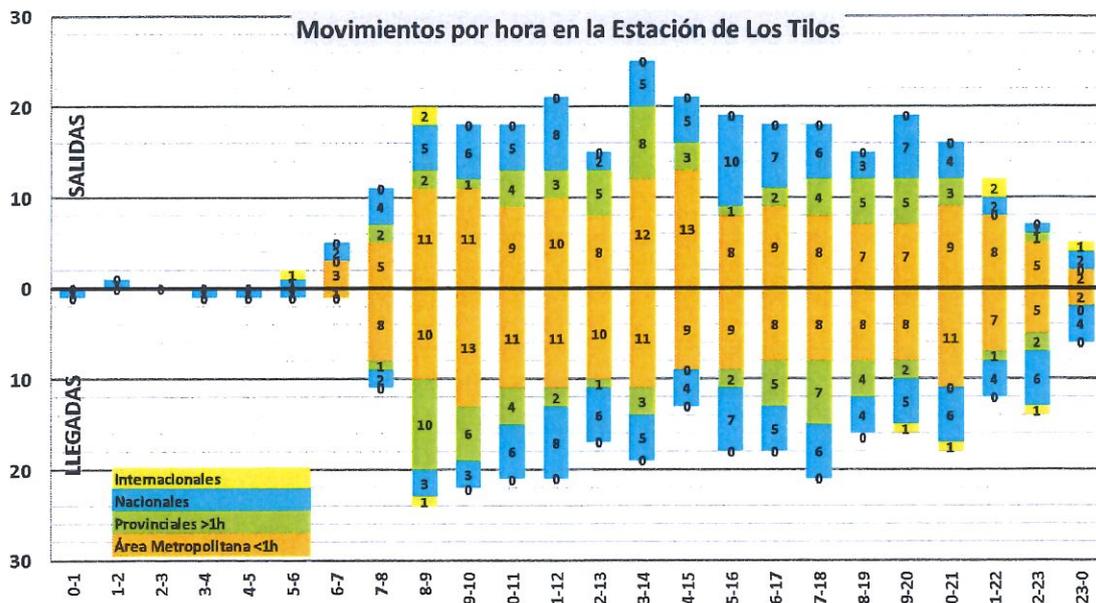
Relación de viajeros y movimientos en la Estación de Los Tilos según el tipo de viaje

Si bien la estación contaba originalmente con hasta 38 andenes, en la actualidad, según la información facilitada por la EMT, los 580 movimientos se atienden con unos 30 andenes operativos. Asimismo, cabe destacar que los movimientos de destinos fuera de la provincia tienen un tiempo de utilización de los andenes superior a los provinciales, y a su vez al de los del Área de Influencia Metropolitana.



Estación de Autobuses de Los Tilos, Málaga. Plano de andenes.

En el gráfico siguiente se muestra la utilización horaria de la estación mediante el número de movimientos que se realizan cada hora. Cabe destacar que en el día medio laborable la punta es de unos 45 movimientos a la hora tanto a primera hora de la mañana (8-9) como al mediodía (13-14).



Movimientos por hora en la Estación de Los Tilos

4.2. Estación de M.A. Heredia

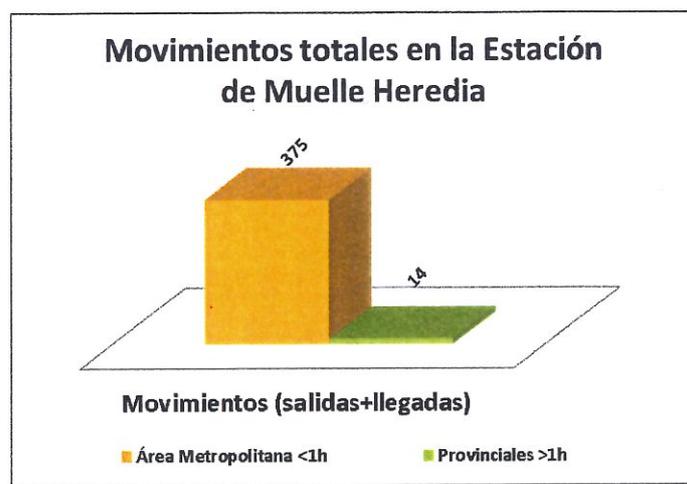
A su vez, la estación de autobuses de M.A. Heredia movió, el año 2017, algo más de 3 millones de viajeros, con la particularidad de que éstos son casi todos correspondientes a destinos del **Área de Influencia Metropolitana** (trayecto de viaje desde/hacia Málaga hasta en 1 hora) y un muy pequeño porcentaje de **Provinciales** (resto de destinos en la provincia de Málaga, con duración de trayecto de más de 1 hora).



Viajeros totales en la Estación de Muelle Heredia

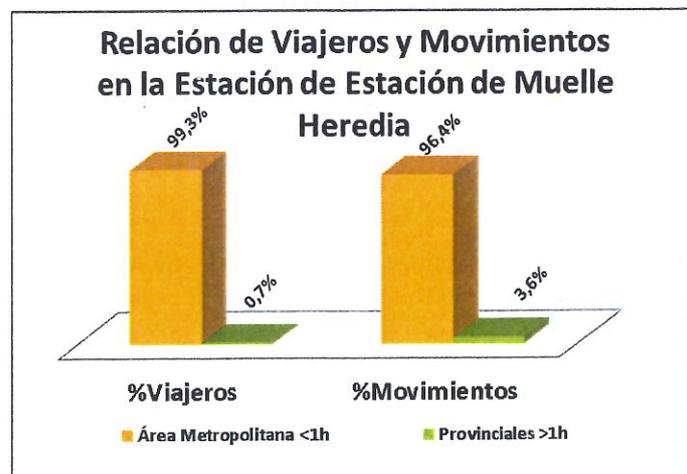
El número de movimientos de autobuses es, en un día medio laborable, de casi 400 entre llegadas y salidas: las características de las líneas y destinos que usan esta estación hacen que las paradas en las dársenas sean breves, incluso para aquellas líneas que tienen su cabecera en la estación de M.A. Heredia, dada, además, la ubicación dentro del entramado urbano de la misma.

En la siguiente gráfica se muestra el reparto de los movimientos de autobuses:



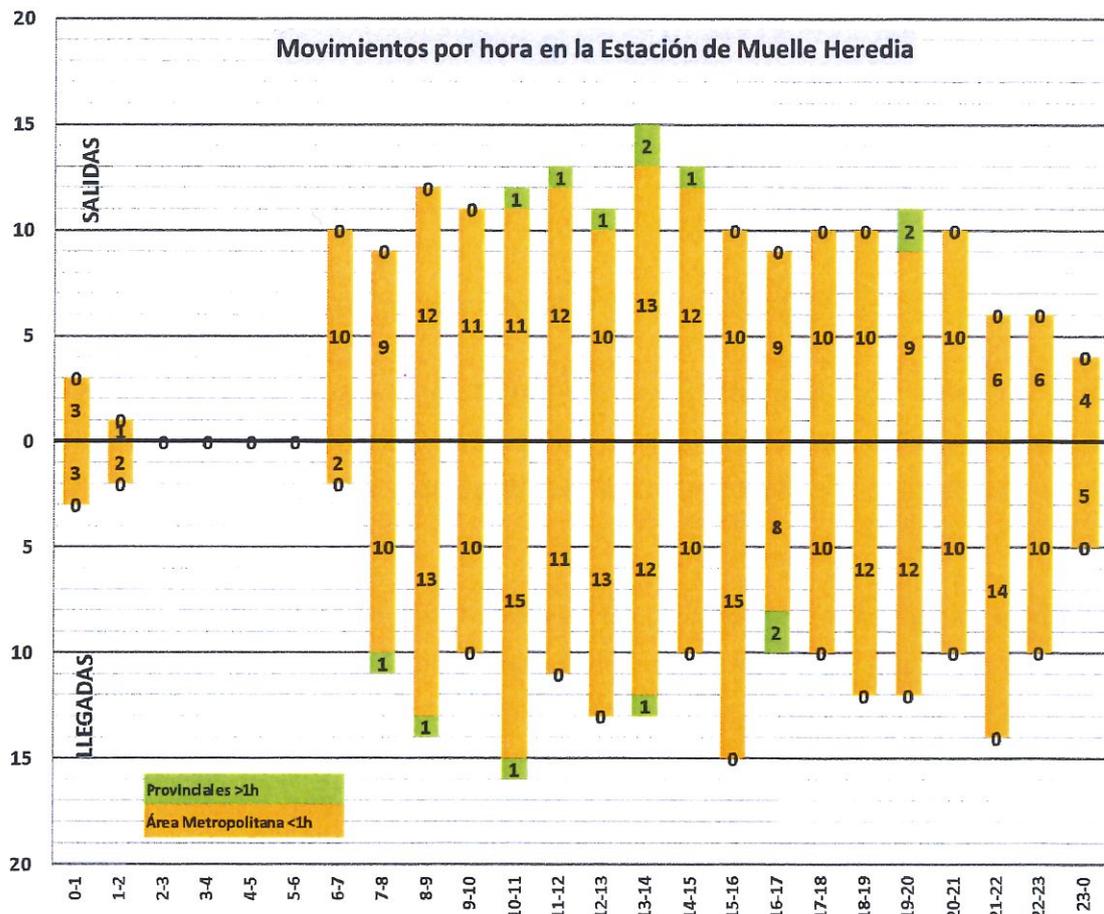
Movimientos totales en la Estación de Muelle Heredia

Al igual que en la estación de los Tilos, hay una correlación directa entre el porcentaje de viajeros y el de movimiento con respecto al total de la estación para cada uno de los dos tipos de destinos de ésta:



Relación de viajeros y movimientos en la Estación de Muelle Heredia según el tipo de viaje

En el gráfico siguiente se muestra la utilización horaria de la estación mediante el número de movimientos que se realizan cada hora. La punta es de casi 30 movimientos a la hora, produciéndose al mediodía (13-14) y también por la mañana, si bien en este último caso se alarga más horas (8-11), lo que se corresponde con los viajes de llegada a la capital.



Movimientos por hora en la Estación de Muelle Heredia

En el siguiente esquema se muestra la ubicación actual de las paradas en la estación de M.A. Heredia.

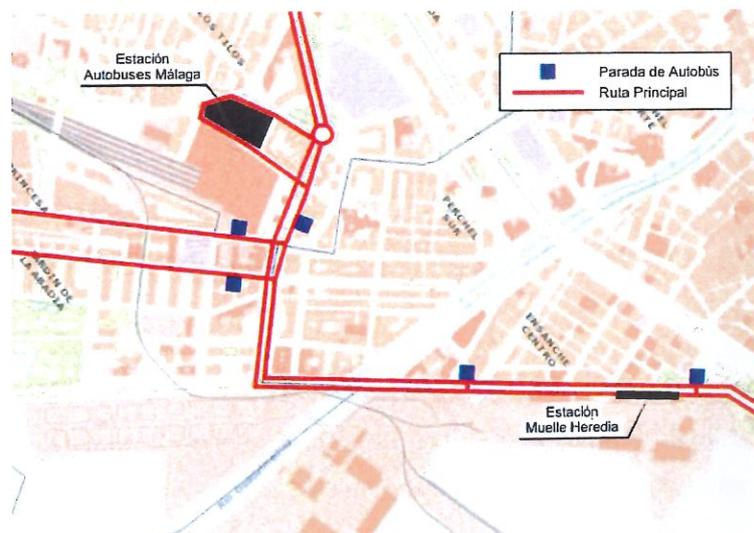


Esquema de la actual Estación de M.A. Heredia

Esquema de la actual Estación de M.A. Heredia.

Finalmente, cabe destacar la relación existente entre las dos estaciones, especialmente en lo que a los tipos de destinos de la provincia se refiere: en la explotación actual de las líneas de autobuses la mayoría de ellas tiene en su recorrido parada en las dos estaciones o bien en el entorno de las mismas.

Así, en el entorno de la estación de M.A. Heredia existen paradas en el lateral norte de la avenida de Manuel A. Heredia. Y en el entorno de la estación de los Tilos existen paradas en las calles Ayala, Héroes de Sostoa y Explanada de la Estación. De este modo, aunque la cabecera de las líneas se encuentre en una de las dos estaciones, existe, para estos tipos de viajes, una relación entre ambas estaciones. En la siguiente imagen se muestra un esquema de ello.

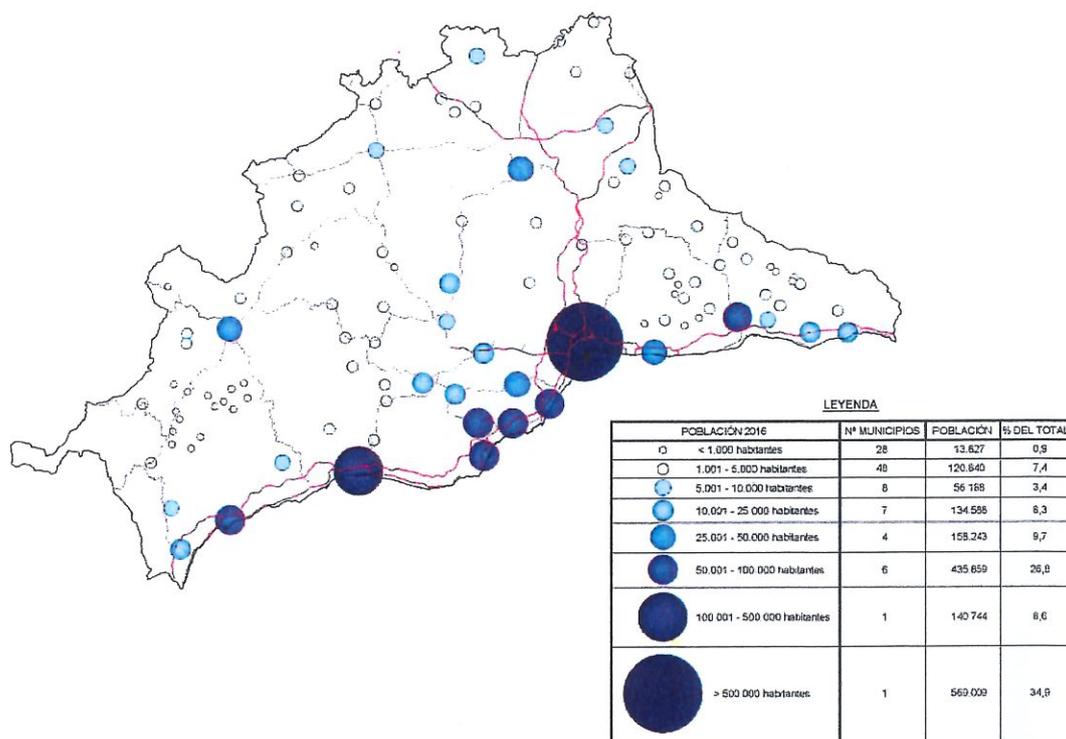


Relación entre las estaciones de Los Tilos y M.A. Heredia.

5. Población a servir

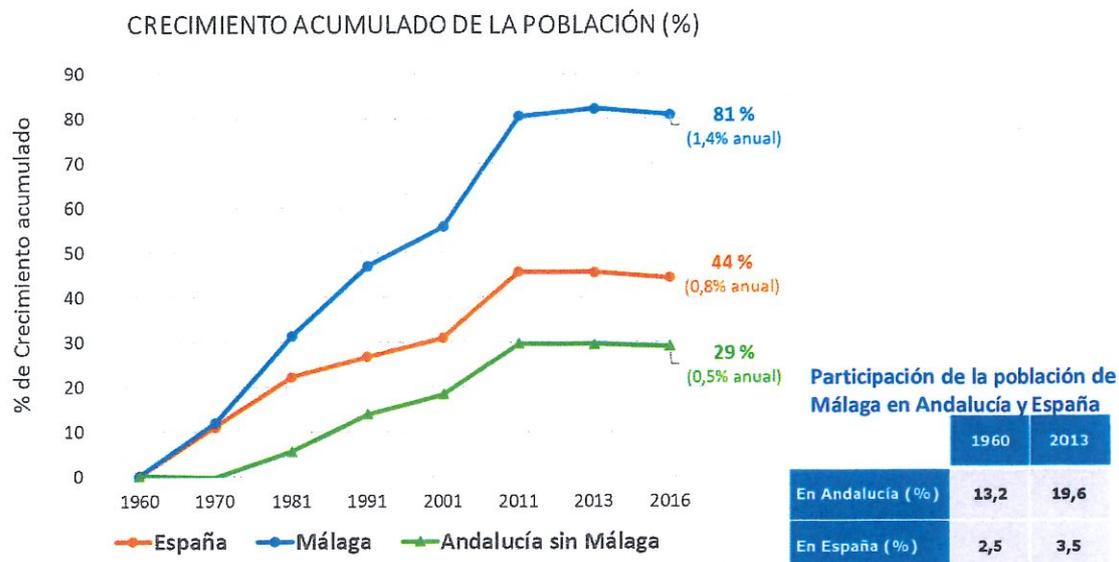
A continuación se presentan diversas tablas y gráficos representativos de los datos estimados como más representativos e indicadores de las características poblacionales de los ámbitos geográficos incluidos en la zona de influencia de la ciudad de Málaga y su provincia.

En la figura siguiente se representa la distribución de la población en la provincia, con datos del año 2016, en el que se puede observar con claridad la gran concentración de población que se reúne en la franja del litoral mediterráneo: los municipios costeros suman 1.267.000 habitantes, el 76,6% de la provincia. Estepona es el único municipio que supera los 50.000 habitantes y que no tienen ninguna conexión por autobús con la capital con duración del viaje inferior a la hora.

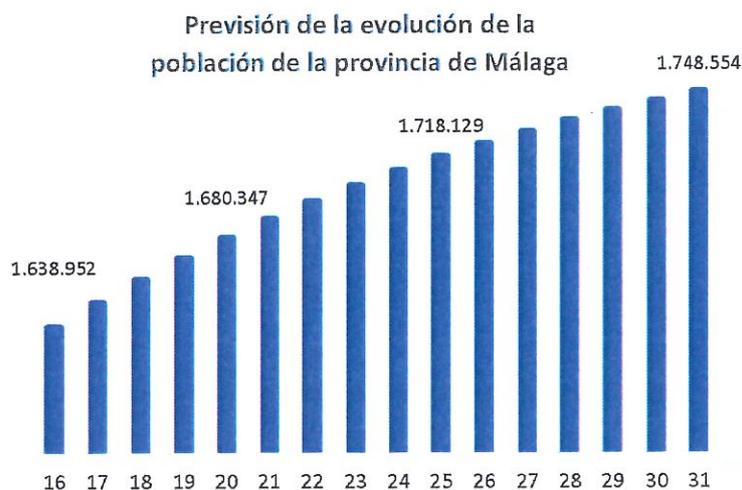


Población en la provincia de Málaga (2016) por municipios

En el gráfico siguiente se muestra la evolución de la población censada en la provincia de Málaga, con datos correspondientes al período 1960-2016: se observa cómo la importancia relativa de la población de Málaga respecto de Andalucía y de España ha ido aumentando en las últimas décadas.



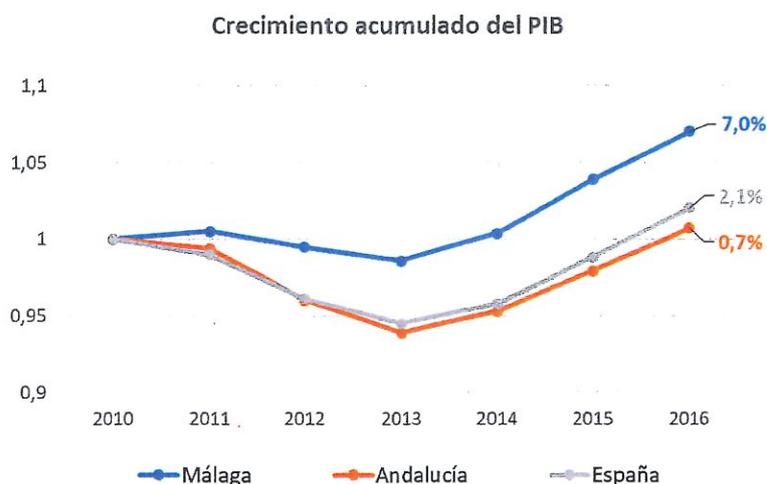
Crecimiento acumulado de la población (%)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

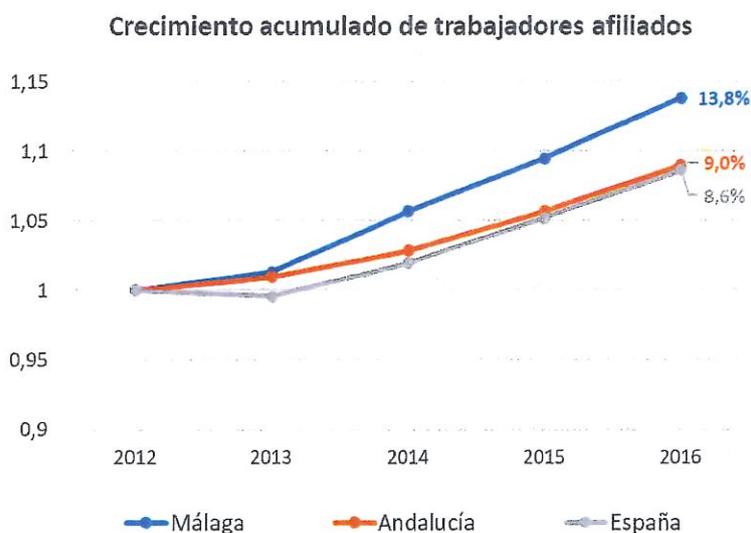
Hace 50 años fue la industria la que llevó al mundo rural hacia las grandes ciudades; hoy ese proceso de concentración en el área de Málaga, y en otras áreas costeras, se debe al turismo: por una parte, el incremento de población por turismo residencial que vive en el litoral, y por otra los empleos generados en el sector debido a los visitantes temporales. Según las proyecciones del INE, recogidas en el estudio "Proyecciones de población 2016 - 2066", las 13 provincias que crecerán de aquí a 2031 son las que se emplazan en el litoral mediterráneo, junto con Baleares y Canarias, así como Madrid y Álava. En el gráfico anterior se muestra la previsión de Málaga.

En la figura siguiente se observa el crecimiento acumulado del PIB de la provincia de Málaga desde el año 2010, en comparación con el de España y Andalucía. Se puede observar cómo Málaga ha crecido en este período por encima del conjunto de España y Andalucía (incluye a Málaga).



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE y Analistas Económicos de Andalucía.

Del mismo modo, atendiendo a los datos del SEPE, se refleja en el siguiente gráfico la evolución del número de afiliados a la Seguridad Social en Málaga, Andalucía y España: el crecimiento acumulado en el periodo 2012 – 2016 es del orden de 5 puntos porcentuales mayor en Málaga que en el conjunto de Andalucía y España.



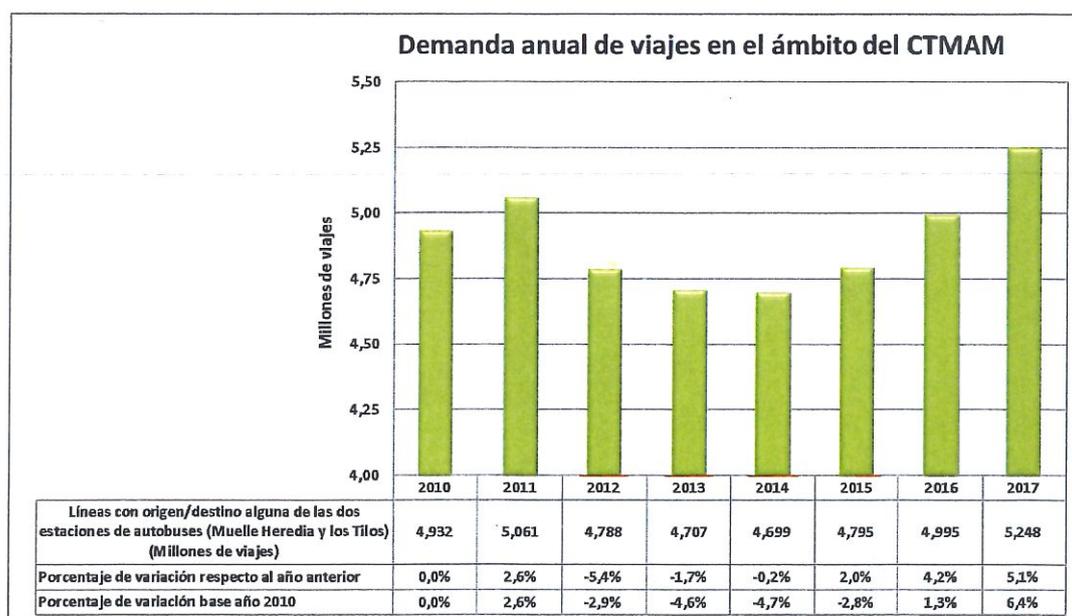
Fuente: SEPE, Informe de Mercado de Trabajo de la provincia de Málaga, Datos 2016.

6. Análisis de los datos dispuestos

Se expresan a continuación comentarios interpretativos en relación con el conjunto de datos expuestos en los dos apartados anteriores, que se acompañan de gráficos de elaboración propia referentes a los aspectos que se estiman más reseñables y de interés.

Si bien entre los años 2011 y 2014 se produjo un descenso de la demanda de viajes de autobús en el ámbito de la provincia de Málaga, como consecuencia de la crisis económica, se ha producido en los últimos años una recuperación del número de viajeros superándose en 2017 en más de 300.000 (un 6%) el número de viajeros del año 2010. En la siguiente gráfica se muestra una evolución de la demanda de viajes en el ámbito del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga (CTMAM, datos <https://www.ctmam.es>), para las líneas con origen/destino alguna de las dos estaciones de autobuses (Muelle Heredia y los Tilos). El ámbito del CTMAM lo conforman los siguientes municipios: Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Almogía, Álora, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Colmenar, Málaga, Mijas, Pizarra, Rincón de la Victoria, Totalán y Torremolinos.

En este periodo la serie muestra una tasa media de crecimiento sostenido anual en el entorno del 1%.



Demanda anual de viajes en el ámbito del CTMAM.

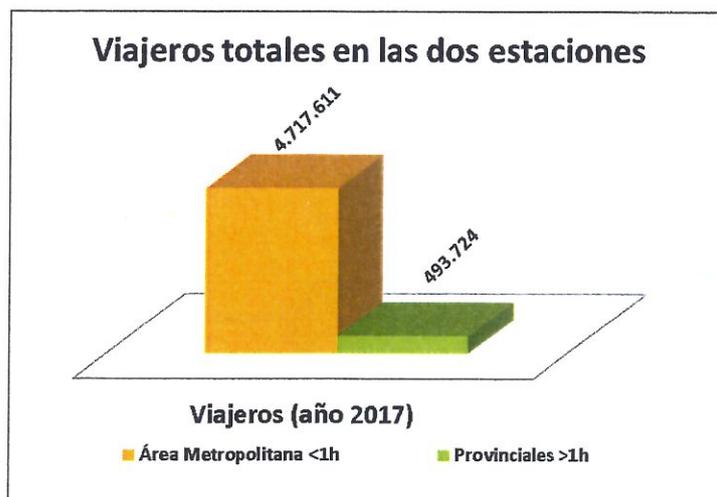
En el anterior apartado 4 se han mostrado los datos de viajeros y movimientos de cada una de las dos estaciones de autobuses, en función de los diferentes destinos y tiempos de trayecto. En el año 2017 se realizaron en el conjunto de las dos estaciones de autobuses de Málaga más de 6,5 millones de viajes en autobús.

VIAJEROS EN AUTOBUSES INTERURBANOS EN MÁLAGA (Fuente EMT 2017)

Destinos	Estación [Viajeros/año]		Suma de las dos Estaciones
	M.A. Heredia	Los Tilos	
Área de Influencia Metropolitana <1h	2.993.099	1.724.512	4.717.611
Provinciales >1h	21.648	472.076	493.724
Nacionales		1.329.994	1.329.994
Internacionales		17.829	17.829
Total Estación	3.014.747	3.544.411	6.559.158

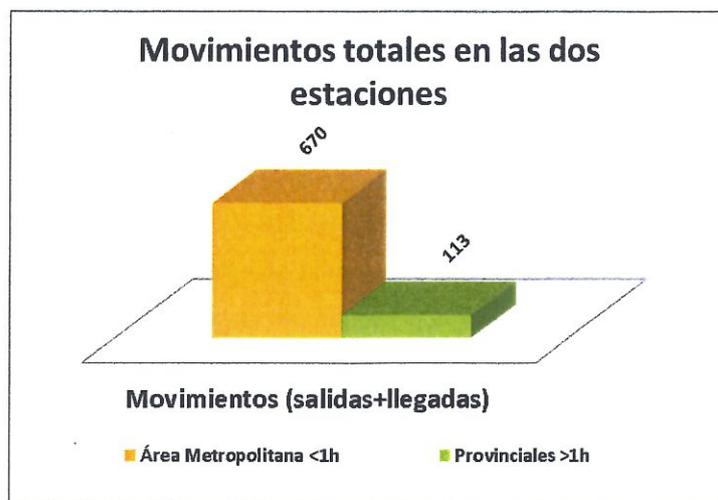
Viajeros en autobuses interurbanos en Málaga

Los más de 5 millones de viajes en el interior de la provincia de Málaga se muestran en el gráfico siguiente, con el reparto de viajeros por destinos: **Área de Influencia Metropolitana** (trayecto de viaje desde/hacia Málaga hasta en 1 hora) y **Provinciales** (resto de destinos en la provincia, con duración de trayecto de más de 1 hora).



Viajeros totales en las dos estaciones

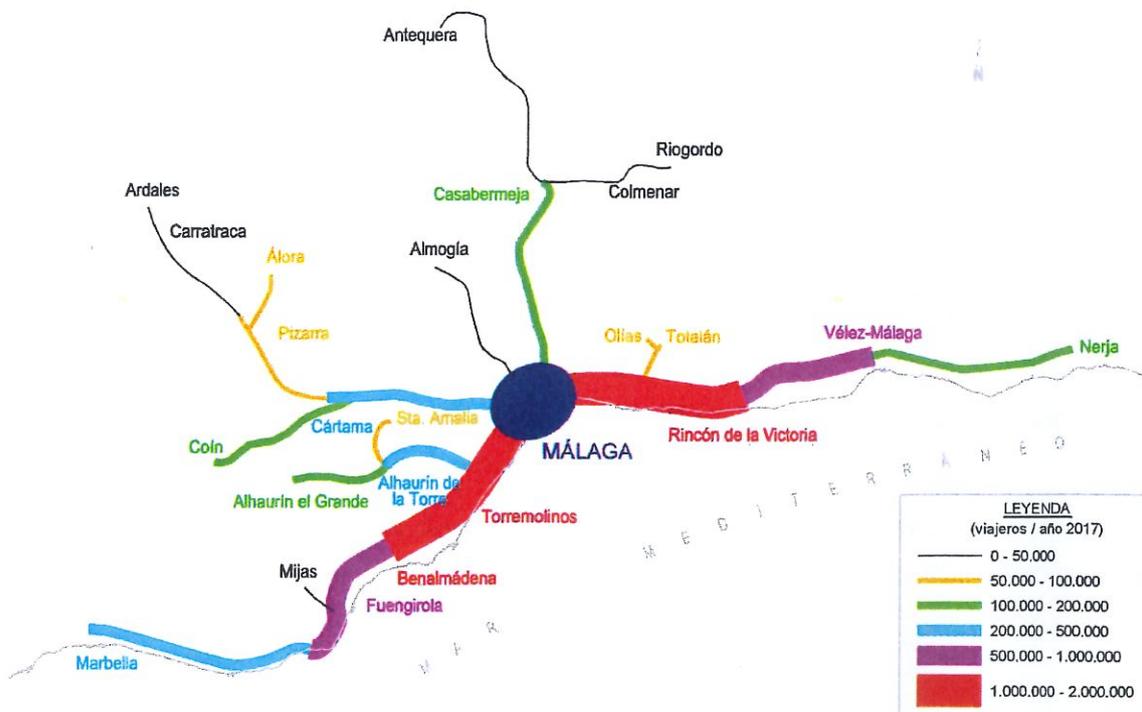
En un día laborable medio, los movimientos de autobuses entre las dos estaciones para servir estos destinos en la provincia llegan casi a 800 entre salidas y llegadas de autobuses:



Movimientos totales en las dos estaciones

Además de éstos, en la estación de los Tilos hay otros 180 movimientos diarios para dar servicio a los más de 1,3 millones de viajeros/año 2017 de destinos nacionales e internacionales.

Los principales destinos de lo que se ha denominado Área de Influencia Metropolitana (duración de trayectos de hasta una hora conectados con Málaga), por volumen anual de viajeros, se muestran en el siguiente esquema:



Principales destinos del Área de Influencia Metropolitana

7. Estrategia de futuro: ideas básicas sobre objetivos a alcanzar

Se presentan a continuación las ideas que se estiman como básicas y que se considera deberían presidir la toma de decisiones en todo lo concerniente a la organización de los servicios de transporte interurbano de viajeros en la ciudad de Málaga. Se deducen del análisis de los datos presentados y de las experiencias conocidas en temas de planificación urbana y de transportes. Se estima que se presenta una gran oportunidad de trasladar, adaptándolas adecuadamente, a ámbitos geográficos y poblacionales de mayor alcance las políticas de disuasión del uso del vehículo privado que ya se vienen aplicando en los ámbitos estrictamente urbanos. En algunos de los casos se incorporan desde el PGOU vigente. Se exponen de manera sintética en orden a generar más detallados análisis y, si así se estimase conveniente, debate entre los responsables de las decisiones a adoptar y en la ciudadanía.

- Cualquier planteamiento debe considerar, y procurar atender, el bien de todos los ciudadanos, sin promover ventajas ni derivar en perjuicios localizados.
- Resulta ineludible en Málaga plantear nuevas soluciones a las demandas de transporte interurbano de viajeros. Su liderazgo como ciudad está involucrado en ello.
- Los servicios de transporte en autobús son elemento fundamental en la articulación y organización de los servicios que Málaga debe prestar a las poblaciones de su área de influencia, respondiendo así a su función de centralidad metropolitana y regional.
- El proceso de consolidación de Málaga como nodo de comunicaciones peninsular requiere se disponga de una oferta adecuada para servicios de transporte en autobús.
- Estos servicios deben dotarse de los mejores niveles de calidad y eficiencia, particularmente en lo concerniente a las terminales y recorridos en Málaga ciudad.
- La disponibilidad de un sistema de calidad en el campo del transporte en autobús en el entorno metropolitano es de gran interés para las poblaciones incluidas en él, pues verían así potenciadas sus posibilidades de desarrollo.
- Las soluciones que se adopten deben estar orientadas primordialmente a la atención de los viajeros: servicios en terminales, proximidad a destino, tiempos de viaje, etc.
- Ha de tenerse en cuenta la diversidad y coincidencia tanto en los potenciales usuarios como en las rutas: motivos del viaje, volúmenes de demandas, duración de viaje, intermodalidad, etc.

- Es necesario considerar las condiciones de dependencia de determinadas poblaciones respecto a la estación María Zambrano para sus relaciones de largo y medio recorrido: AVE y Aeropuerto.
- Conviene facilitar el acceso directo al Centro Histórico de la ciudad de las poblaciones del área de influencia, combinando este objetivo con las soluciones de intermodalidad que ofrece la Estación María Zambrano.
- Las nuevas infraestructuras viarias construidas y el desarrollo de las poblaciones del área de influencia han ampliado de forma notable el ámbito interesado en movimientos recurrentes con Málaga.
- La ubicación de instalaciones y terminales de transporte en Málaga ofrecen oportunidades no habituales para formas avanzadas de intermodalidad.
- Las terminales de autobuses interurbanos deben colaborar a consolidar condiciones de centralidad urbana, en coordinación con otros proyectos urbanos.
- Deben quedar bien conectadas con las paradas de las líneas urbanas, que discurren por viales en superficie. En la medida de lo posible también con el Metro.
- Las actuaciones en curso en la Alameda demandan abordar una solución amplia, segura y eficaz para las comunicaciones Este-Oeste en el área central.
- En las circunstancias actuales de intensidad de usos en el Centro Histórico, el aparcamiento es un elemento clave para controlar accesos y distribuir tales usos.
- Las actuaciones orientadas a mejorar las terminales de transporte son una oportunidad para ampliar los centros de atracción de la ciudad.
- La configuración de la ciudad a lo largo de la costa demanda apoyar nuevos focos de centralidad en los espacios inmediatos al litoral.
- La implantación de nuevos elementos de movilidad y transporte debe acompañarse de actuaciones de reurbanización de los espacios urbanos involucrados, para así alcanzar su consolidación como lugares de centralidad de primer orden.
- El potencial usuario del transporte en autobús debe llegar a percibir el interés de utilizar este medio de transporte, haciéndolo aparecer como competitivo y de calidad.
- Las soluciones a ofrecer deben responder a las necesidades presentes y a las previsibles en un plazo razonable (30 años), para así no dilapidar recursos escasos.
- En situación de reducidas disponibilidades de presupuestos públicos, resulta necesario contemplar fórmulas de financiación alternativas y/o complementarias: Fondos europeos y Verdes, Participación privada (modelo APP) y combinaciones entre éstas.

8. Conveniencia y oportunidad

Son las ciudades las que, por sí mismas y con el apoyo de otras Administraciones, tienen que trabajar por crear mejores condiciones de vida para sus habitantes, mediante el impulso de la creatividad en un entorno de ilusión, interés y compromiso por un futuro mejor. Málaga viene actuando así en las últimas décadas, con resultados apreciables. Pero la tarea no puede interrumpirse, pues se presentan nuevos retos y demandas, máxime en una ciudad que atrae no sólo visitantes sino también residentes y actividades económicas y de diversa índole.

Málaga, ciudad y provincia, crece ahora en población, en riqueza y en empleo. En otro apartado de este Informe se presentan datos al respecto. Es así que Málaga aparece hoy como líder en muy diversos indicadores, sólo superada en España por Madrid y Barcelona.

Mucho se ha hecho, sobre todo porque venía Málaga de unos niveles de dotaciones de todo tipo que la situaban a la cola de España: mucho era el atraso, mayor que en otros lugares. Además, no lo ha tenido fácil como consecuencia de la distribución de los papeles políticos y de gobierno que se han establecido con la democracia. Pero ha conseguido situarse en cabeza, o al menos así se suele percibir. Es tanta la diferencia con las etapas anteriores y tan significativa la eficacia de lo realizado que se crea la sensación de que está todo hecho y no quedan tareas pendientes. No era así al comenzar la crisis económica hace diez años, pero menos lo es ahora cuando Málaga ha recuperado, e incluso está superando, los niveles previos, por lo que no puede dejarse de lado el análisis y solución de los problemas pendientes y el estudio de los escenarios futuros. De no actuarse así se verán gravemente afectadas las condiciones de vida de los malagueños actuales y perturbadas las expectativas de las futuras generaciones.

Sirva esta introducción general como preámbulo de los planteamientos que aquí se formularán respecto al transporte de viajeros en autobús y a sus relaciones con los espacios centrales de Málaga.

La justificación de la necesidad de actuar sobre las terminales de autobuses interurbanos en Málaga ha quedado reconocida en los documentos de planificación antes citados y en el propio PGOU, y se fundamenta en los datos y análisis que se presentan de forma sintética en varios apartados del presente Informe. Son elementos estructurales fundamentales para el desempeño adecuado de las funciones que a la ciudad de Málaga corresponden, pues permiten resolver las relaciones entre diferentes medios de transporte, por una parte, y, por otra, crear las condiciones necesarias para la integración urbana de esos transportes mediante el mejor servicio posible a los viajeros. Málaga ha de responder a las demandas de las poblaciones de su entorno provincial, consolidando así su liderazgo y servicio.

A la vez, se presentan circunstancias que ofrecen la oportunidad de actuación:

- El agotamiento de la solución de los años 80 es claro y evidente: más de 30 años de utilidad justifican la amortización completa de lo entonces construido.
- Málaga necesita redimensionar su área central, reasignando funciones y cometidos, lo que resulta también obligado para dar respuesta a los crecimientos metropolitanos.
- La reconfiguración de determinados espacios centrales demanda actuaciones que resuelvan a futuro los accesos al Centro y a las terminales de Transporte.
- Las nuevas tecnologías plantean notables retos en el ámbito de la movilidad y de los transportes en las ciudades que conviene incorporar sin dilaciones.
- La realidad de la Málaga que atrae personas y actividades es el ambiente necesario para incorporar las inversiones necesarias.
- Haciendo más amplio y mejor el Centro se consolidará el papel de Málaga en el territorio y en el concierto de ciudades, aportando, a la vez, calidad a sus ciudadanos.
- La próxima revisión de concesiones de líneas de autobuses interurbanos abre también escenarios de interés para la participación de las empresas.
- La posibilidad de disponer de fondos europeos para un plan de conjunto como el que aquí se plantea, en el marco de las políticas ambientales y sociales actuales.

9. Propuestas

Se presentan a continuación un conjunto de ideas que se proponen para, desde una visión global e integradora de los diversos aspectos involucrados, ofrecer un plan de actuación para abordar la solución de los problemas y cuestiones planteadas y analizadas en este Informe. Se parte del análisis de los estudios y proyectos antes realizados, con comentarios relativos a sus posibles actualizaciones, y se añaden otros proyectos que se consideran igualmente necesarios para dar respuesta a las nuevas necesidades en aplicación de las estrategias y objetivos reseñados en el apartado 7. Asimismo, se incorpora un esquema de posible Plan de Actuación, con indicación de posibles fórmulas de gestión para llevar a cabo los proyectos.

9.1. Elementos básicos

En concordancia con las ideas y planteamientos formulados con anterioridad en el presente informe, se concreta aquí un guion del conjunto de líneas de acción que se propugnan como más adecuadas y convenientes para resolver las necesidades planteadas, en el marco de las políticas generales para la gestión del transporte de personas en la ciudad y en el escenario de oportunidad que la evolución de la sociedad plantea en estos momentos:

- Resulta necesaria la elaboración de un Estudio, a modo de plan global que englobe los diversos aspectos que conciernen a los servicios interurbanos de viajeros, como base para reordenar los transportes de personas en la ciudad, en forma similar al documento que se redactó en 1984. Debería analizar en detalle la forma en la que se desempeñan estos servicios: líneas, destinos, horarios, empresas, rutas urbanas, paradas, viajeros y sus tipologías y necesidades, evolución de demandas y cualquier otro aspecto que aporte información para la implantación de las paradas terminales y para la gestión del intercambiador en el que convenga ubicarlas. Los nuevos escenarios en los que ahora se desenvuelve el papel de Málaga en el territorio, y sus intensas relaciones con las poblaciones localizadas en su área de influencia demandan la revisión y actualización del modelo hasta ahora operativo.
- El eje viario Este-Oeste constituido en el área central de Málaga por el Paseo Marítimo, Avda. de Cánovas, Paseo de los Curas y Avda. de M.A. Heredia, es el principal, y casi exclusivo a partir de la transformación en curso en la Alameda, elemento viario interno que ha de resolver las comunicaciones mediante todo tipo de vehículos entre los barrios situados en la zona oriental y los situados al occidente. El resto de la malla vial interior carece de unas mínimas condiciones de capacidad y continuidad en las que pudieran apoyarse otras

soluciones. La especial configuración de la ciudad, muy extendida en su fachada marítima y condicionada de forma muy significativa por la proximidad de las montañas que la circundan, fundamentan la importancia de este Eje Litoral. Es así que los accesos a las propias terminales de autobuses demandan una solución capaz y de garantías para asegurar la calidad de sus servicios, amén de la necesidad de suficiente articulación litoral de la propia ciudad, cuestión hoy en difícil equilibrio.

- La actuación sobre el Eje Litoral es también una solución de gran avance hacia el acercamiento de la ciudad a la costa y al mar, que ha de contribuir de manera definitiva a impulsar la integración puerto-ciudad y el desarrollo del Plan Especial del Puerto en los espacios aún pendientes, particularmente en el muelle 4 que se corresponde con la Avenida de M.A. Heredia.
- La realización de nuevas terminales de transporte para autobuses interurbanos y la actuación antes indicada de forma conceptual para el Eje Litoral, ofrecen una importante oportunidad para estructurar y consolidar dos nuevas áreas de centralidad en las zonas extremas de los espacios analizados en este Informe: la Explanada de la Estación María Zambrano y el conjunto Avda. Cánovas-Paseo Marítimo de la playa de La Malagueta. La realización del intercambiador y un nuevo aparcamiento subterráneo en la Plaza de La Marina-Puerto reforzaría el carácter de máxima centralidad de este importante espacio urbano, resolviendo definitivamente las relaciones con los espacios portuarios y especialmente con el Palmeral de las Sorpresas (muelle 2) y, en un futuro que no debería ya dilatarse, con lo que se actúe en Muelle de Heredia (muelle 4).
- La gestión y control del aparcamiento de los vehículos privados está reconocida como elemento capital para la organización de la movilidad general y para la ordenación del uso de los espacios públicos urbanos. Este principio resulta esencial e ineludible su aplicación al tratar de las áreas centrales, en las que habitualmente las problemáticas se ven acentuadas y dificultadas en su solución. Las tres áreas de centralidad que se identifican en el presente Informe asociadas a soluciones de transporte demandan una consideración muy especial a las dotaciones de espacios para estacionamiento, así como a su gestión y articulación tanto con las nuevas instalaciones de transporte como con los espacios urbanos colindantes, en orden a servir a la estrategia de extensión de los espacios con características de centralidad y a las necesidades de las respectivas zonas de implantación.

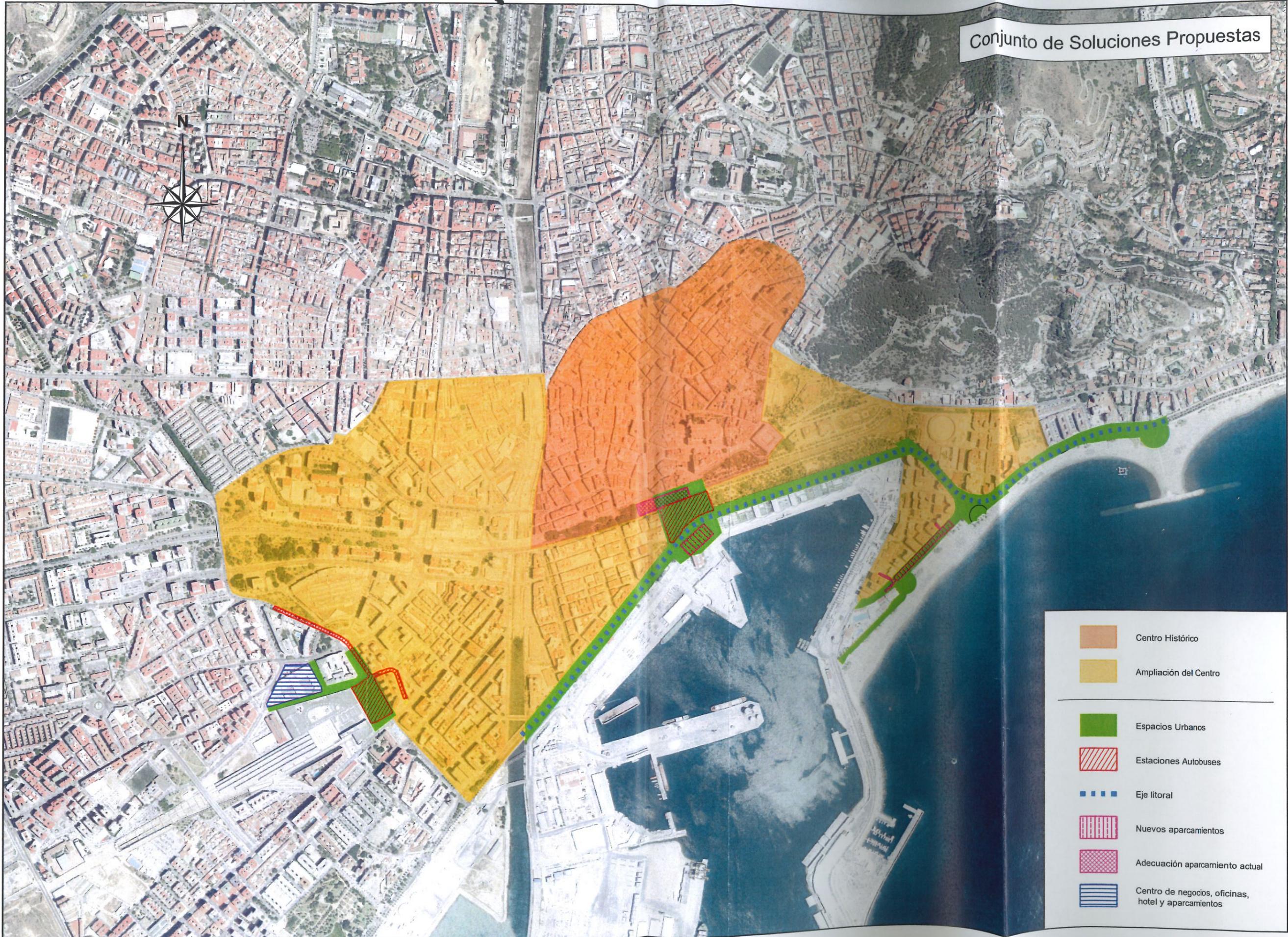
- Las antes citadas áreas de centralidad sólo podrán alcanzar el papel que les debe corresponder en una ciudad como Málaga si se dota a los espacios urbanos en los que han de apoyarse esas funciones de los adecuados tratamientos de reurbanización, con características y calidades que consoliden de forma incuestionable esas funciones, confiriéndoles características de espacios neurálgicos de la ciudad. En particular, las actuaciones en Plaza de La Marina y en Cánovas-Paseo Marítimo ofrecen la oportunidad para resolver la comunicación peatonal e incluso visual entre los espacios centrales y el mar, cuestión siempre reivindicada pero aún tarea pendiente.
- La acelerada evolución que se viene produciendo en las soluciones que se ofrecen para la movilidad en las ciudades mediante la incorporación de las nuevas tecnologías en el campo de la gestión de la información y de la tipología de vehículos, requiere que se preste atención a la forma en que en los espacios centrales se deben atender las demandas que estas nuevas soluciones solicitan. Es cuestión ésta que, de forma transversal, debe tomarse en consideración en los nuevos proyectos a desarrollar para resolver los diferentes aspectos tratados en el presente Informe, con especial aplicación en el aparcamiento central de la Plaza de La Marina.
- La liberación de la parcela ahora ocupada por la estación de autobuses, entre el Paseo de los Tilos y la calle Mendívil, ofrece una gran oportunidad para la creación de un centro de actividades que contribuya a potenciar el papel de centralidad metropolitana de Málaga. Su privilegiada ubicación inmediata a la estación María Zambrano (AVE y cercanías) y a través de ésta conectada con el Aeropuerto con servicios frecuentes y rápidos, al futuro intercambiador de autobuses interurbanos, al Metro, a las líneas de autobuses urbanos y a las principales arterias, le confieren características únicas y sin parangón con otras ciudades. Centro de negocios, oficinas, aparcamientos, locales comerciales, hotel y algunas otras actividades podrían encontrar asentamiento en un edificio a construir en este amplio espacio, en el que también puede tener cabida una plaza/parque para el servicio del barrio colindante, según ya se indica en el PGOU. Es lugar y ocasión para diseñar un edificio referencial en la fisonomía de la ciudad. La elaboración de un Plan Especial sería la primera acción a adoptar.

9.2. Soluciones concretas

Se enumeran y describen muy sucintamente un conjunto de propuestas concretas para desarrollar los planteamientos expuestos en el presente Informe. En una mayoría de los casos se trata de ideas y proyectos ya presentados con anterioridad, según se cita en los correspondientes apartados del Informe, incorporándose ahora comentarios y detalles complementarios orientados a conseguir su mejor adaptación a las necesidades y posibilidades actuales, dentro del planteamiento de visiones, estrategias y objetivos globales expuestos en otros apartados.

Se acompañan en cada caso esquemas y expresiones gráficas básicas con el objeto de facilitar la comprensión de cada propuesta.

Conjunto de Soluciones Propuestas



	Centro Histórico
	Ampliación del Centro
	Espacios Urbanos
	Estaciones Autobuses
	Eje litoral
	Nuevos aparcamientos
	Adecuación aparcamiento actual
	Centro de negocios, oficinas, hotel y aparcamientos

9.2.1. *Autobuses interurbanos*

La actual distribución de terminales de líneas en dos cabeceras (estación de Paseo de los Tilos y Av. Heredia) debería mantenerse mediante la construcción de los nuevos intercambiadores subterráneos bajo la Explanada de la Estación y bajo la Plaza de La Marina. Pero, a la vista de los condicionamientos de diversa índole que se presentan, resulta conveniente revisar la distribución de líneas entre estas dos estaciones terminales, especializándolas básicamente según alcance y tiempo de viaje: las de más largo recorrido (tiempo de viaje superior a 60min.) se ubicarían en el nuevo intercambiador de Explanada de la Estación, y las de menor alcance en Plaza de la Marina. En función de los volúmenes de las demandas, determinadas líneas de alcance menor y metropolitano podrían distribuir sus horarios entre las dos estaciones, creando servicios directos y rápidos al destino, conectados tanto a la Estación María Zambrano, y desde allí al Aeropuerto, como desde Plaza de la Marina, así como otros servicios con paradas intermedias.

En esta reordenación de líneas resulta de interés tomar en consideración las opiniones de las empresas, así como completar la información hoy disponible mediante la elaboración de encuestas para conocer la de los usuarios.

Esta propuesta se deriva del análisis básico efectuado sobre las actuales líneas de autobuses interurbanos, sus horarios y los viajeros que hacen uso de cada una de ellas (datos del año 2017 proporcionados por EMT), datos ya presentados en el apartado 4 del presente Informe. En los gráficos que se acompañan, de elaboración propia, se expresa la distribución horaria de servicios que resultaría de la reasignación de líneas a estaciones que se propone aquí. Asimismo se acompaña cuadro resumen de líneas y viajeros que pasarían a utilizar cada estación. En todo caso, la solución que se plantea se orienta a una explotación unitaria y totalmente coordinada, de modo similar a dos terminales de un aeropuerto.

El acceso al Centro Histórico desde el intercambiador de Explanada de la Estación queda asegurado mediante el Metro. Resulta necesario también establecer un servicio de tipo lanzadera (shuttle) entre las dos terminales de autobuses así para asegurar la intermodalidad para todas las líneas, servicio que podría prestar la EMT en colaboración con el Consorcio de Transporte, como parte del billete interurbano, de forma similar a lo que se aplica entre AVE y Cercanías.

Las relaciones de intercambio con las líneas de autobuses urbanos se estima que no requieren ser resueltas mediante la incorporación de éstas a los intercambiadores subterráneos, y ello tanto por no lastrar los tiempos y costes de estas líneas como por considerarse más adecuado y suficiente el establecimiento de conexiones lo más directas posibles con las paradas de estas líneas urbanas en

sus recorridos habituales en superficie. Se evita así incrementar de forma significativa las inversiones a realizar en los intercambiadores.

En esta línea y como ejercicio previo a desarrollar en estudios posteriores, se ha considerado que el intercambiador de la Plaza de la Marina absorbería los viajeros de Muelle Heredia y el 50% de los viajeros de la Estación de los Tilos correspondientes a lo que se denominó en el apartado 4 Área de Influencia Metropolitana (trayecto de viaje desde/hacia Málaga hasta en 1 hora). En una primera aproximación se considera que el número diario de movimientos de autobuses en la Plaza de la Marina serían, del mismo modo, los actuales de Muelle Heredia y el 50% de los correspondientes en la Estación de los Tilos a dicha Área de Influencia Metropolitana.

Al intercambiador de la Explanada de la Estación se trasladarían los viajeros y movimientos restantes de la estación de los Tilos. En el siguiente cuadro se refleja, con los datos de viajeros de 2017, el reparto de éstos en los dos intercambiadores en función de los diferentes destinos y tiempos de trayecto.

Estimación de reparto de viajeros/año en nuevos intercambiadores propuestos
(con datos de 2017)

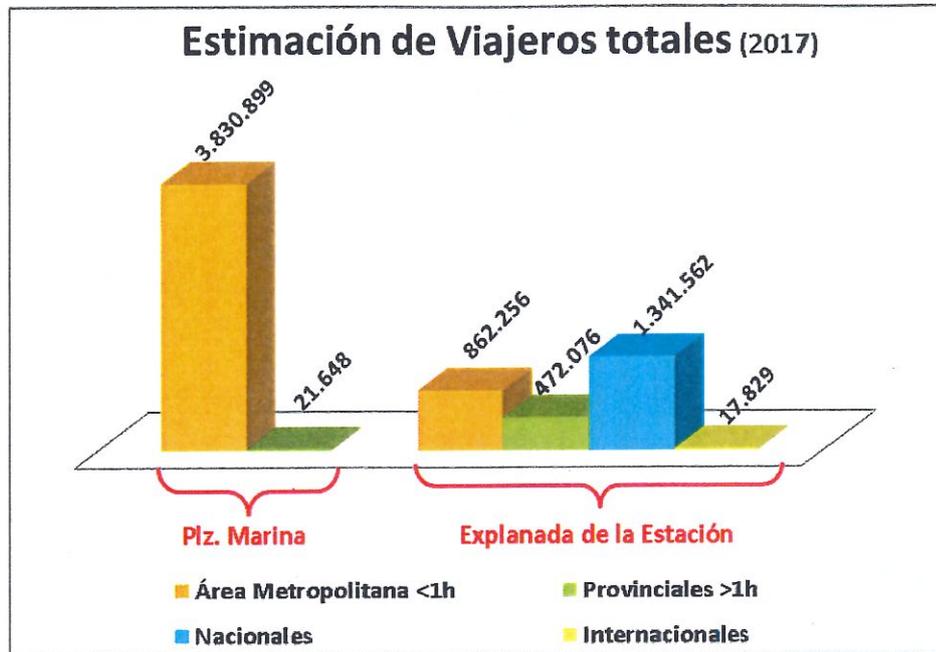
Destinos	Intercambiador [Viajeros/año]		Suma de los dos Intercambiadores
	Plaza de la Marina	Explanada de la Estación	
Área de Influencia Metropolitana <1h	3.830.899	886.712	4.717.611
Provinciales >1h	21.648	472.076	493.724
Nacionales		1.329.994	1.329.994
Internacionales		17.829	17.829
Total Intercambiador	3.852.547	2.706.611	6.559.158

Estimación de reparto de viajeros/año en nuevos intercambiadores propuestos

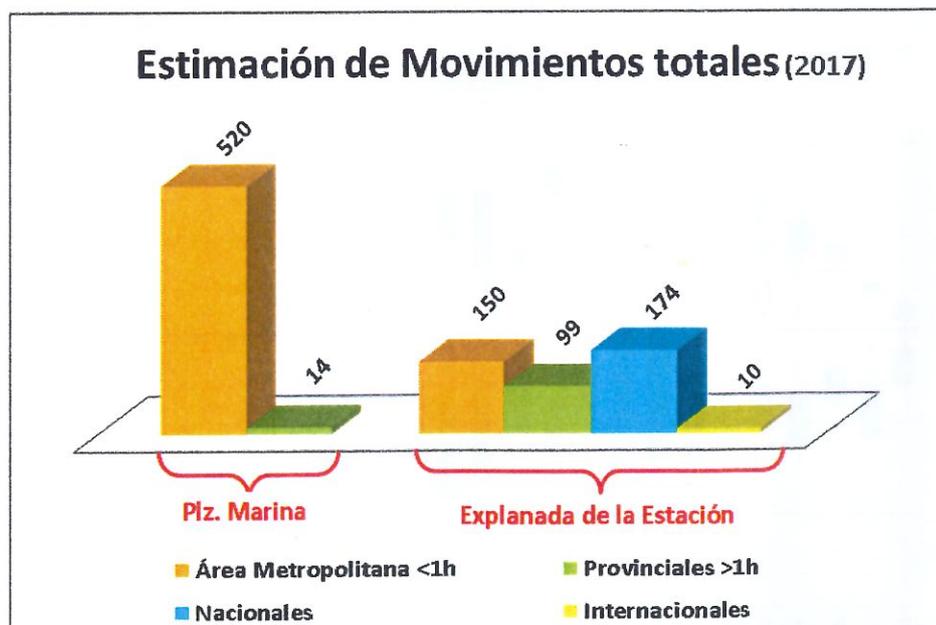
De este modo, se estima un trasvase de más de 800.000 viajeros (año 2017) hacia el intercambiador de la Plaza de la Marina al ofrecer esta posibilidad a determinadas líneas y destinos que en la actualidad concluyen en la estación de los Tilos.

Igualmente, se incrementaría el número de movimientos en el intercambiador de la Plaza de la Marina desde los casi 400 actuales de la estación de M.A. Heredia hasta cerca de 550 movimientos.

En los gráficos siguientes se muestra el reparto estimado de viajeros en los dos intercambiadores, así como el de movimientos de autobuses en cada uno de ellos.

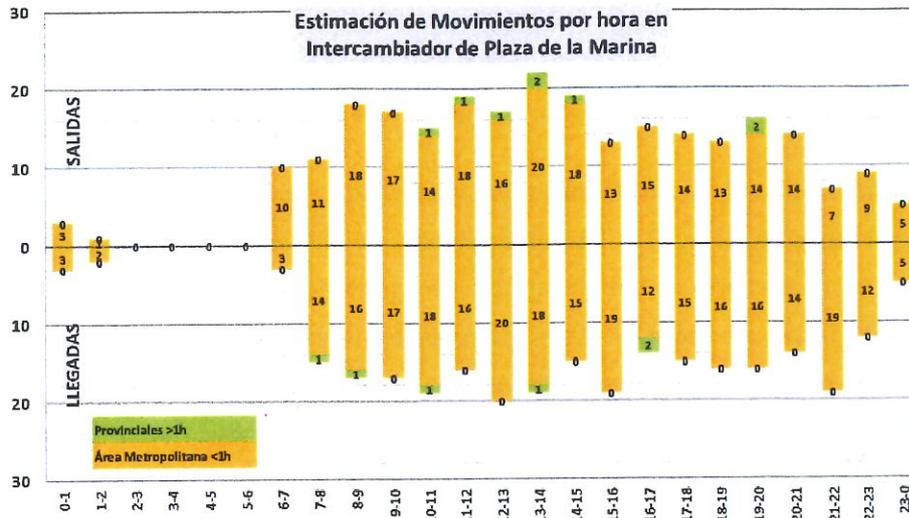


Estimación de viajeros totales (2017)



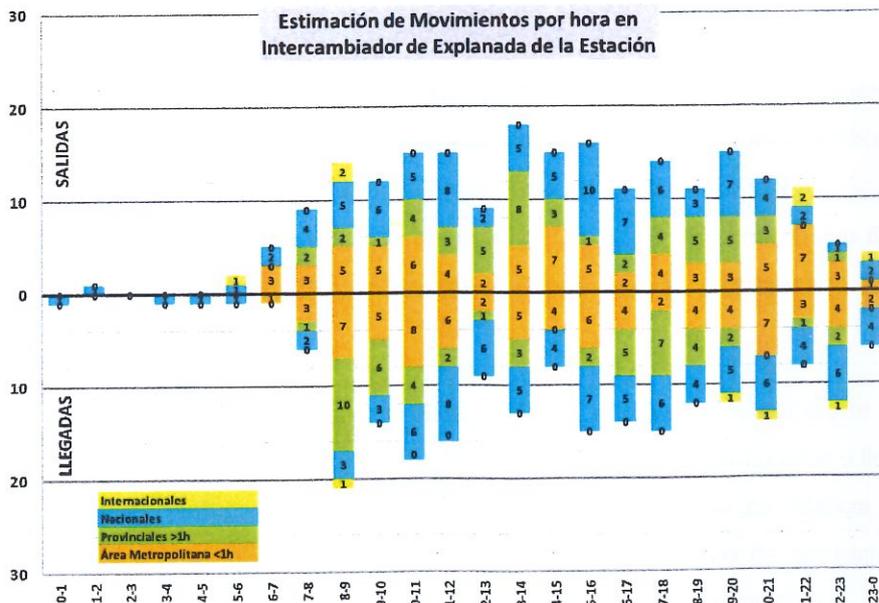
Estimación de movimientos totales (2017)

Con la hipótesis aquí considerada, se ha estimado la que podría ser una utilización horaria de cada uno de los intercambiadores, al objeto de estimar, inicialmente, las capacidades necesarias para cada uno de ellos. En cualquier caso, habrán de ser estudios de detalle posteriores, como se ha dicho, los que vengán a precisar todos estos extremos.



Estimación de movimientos por hora en Intercambiador de Plaza de La Marina

Del mismo modo, la estimación de movimientos para un día laborable medio en el intercambiador de la Explanada de la Estación quedaría, en este supuesto, como sigue:



Estimación de movimientos por hora en Intercambiador de Explanada de la Estación

La estimación realizada arroja que las puntas actuales, que se producen al mediodía (13-14) y también por la mañana (8-9), tenderían a igualarse en los dos intercambiadores en valores máximos de 35-40 movimientos hora entre llegadas y salidas.

Al igual que ocurre en la actualidad con la estación de M.A. Heredia, el tiempo de utilización por cada autobús de los andenes en el futuro intercambiador de la Plaza de la Marina debe ser inferior para los servicios de transporte prestados en el Área de Influencia Metropolitana, frente a los viajes de más largo recorrido que se mantendrían en el intercambiador de la Explanada de la Estación.

Una vez establecida la estimación antes expuesta para el reparto entre los dos intercambiadores de los viajeros y de los movimientos de autobuses, con datos del año 2017, se hace necesario calibrar la evolución de estos valores, de cara a realizar una estimación inicial de las necesidades de espacios y dársenas en cada uno de los dos intercambiadores propuestos. Se considera adecuado establecer una previsión a un horizonte temporal similar al de operación de la actual Estación de Autobuses, unos 30 años. Previsiones a mayor plazo, aparte del riesgo de desviación significativa, significarían la inmovilización de recursos económicos que habrían de quedar improductivos durante esos 30 años.

A partir de los datos de los que se ha dispuesto para este Informe, se identifica una tasa media de crecimiento anual acumulativo del volumen de viajeros del orden del 1% en los últimos diez años. A reserva de más detallados estudios de demanda que deberán realizarse, se estima aquí una tasa media de crecimiento para los próximos 30 años del 2%, lo que significaría que el volumen de viajeros de tiempo de viaje menor de 1 hora llegaría a alcanzar una cifra de unos 9 millones/año. Este valor equivale a multiplicar por 1,85 el volumen de viajeros del año 2017.

A partir de este valor de crecimiento del 2% anual, aplicándolo al movimiento de autobuses y con la hipótesis realizada de reparto de viajes entre las dos nuevas terminales, en el intercambiador de la Plaza de la Marina el máximo número de salidas en una hora en el año horizonte (valor necesario para estimar el número de dársenas) pasaría a ser de unas 40. Con los tiempos habituales de empleo de dársenas de este tipo de viajes se evalúa como necesario un número aproximado de unas 25 dársenas.

Del mismo modo, para el intercambiador de la Explanada de la Estación podría estimarse en el año horizonte (30 años) una punta en una hora de unas 20 conexiones Nacionales (salidas o llegadas), a las que se sumarían otras tantas para los viajes con destino la provincia de Málaga (Área de Influencia Metropolitana y Provincial). Teniendo en cuenta el mayor tiempo de ocupación de los andenes por los viajes Nacionales así como sus mayores necesidades por explotación, se podrían

evaluar inicialmente las necesidades de dársenas, al nivel de detalle del presente informe, en un número aproximado de unas 35 dársenas.

Con estos valores estimados, la propuesta de nuevas terminales con 50 dársenas en Explanada de la Estación y 40 en la Plaza de La Marina permite asegurar el servicio en el año horizonte, con un remanente de capacidad disponible del orden del 30%. Pero este razonamiento se apoya en previsiones que la realidad puede modificar en cualquier sentido, por lo que parece un valor justificado como base para el diseño, a confirmar con estudios más afinados.

En ambos casos, la evolución de las demandas planteará la necesidad de optimizar la forma de utilización de los espacios de las terminales, en orden a funcionar con los tiempos de ocupación estrictamente necesarios. Es un tema a gestionar con los operadores, a los que se les ofrecerían ahora unas mejores instalaciones y mejor emplazadas y relacionadas.

Intercambiador de transporte bajo la Explanada de la Estación M. Zambrano.

La solución planteada en el Anteproyecto de 2009 es válida sustancialmente, aunque parece conveniente reconsiderar el número de sus plantas subterráneas, suprimiendo la de menor cota (nivel -4) por no considerarse justificada su necesidad al trasladarse líneas a Plaza de la Marina. La distribución de las terminales de las líneas entre los dos intercambiadores permite considerar como suficientes dos niveles destinados a paradas de autobuses, con unas 48 dársenas pudiendo destinar algunas para regulación de los servicios, además del vestíbulo general a nivel -1.

La solución planteada en el Anteproyecto anterior para los accesos mediante dos túneles de relativa longitud, y en un caso a cierta profundidad pues ha de pasar bajo la línea del ferrocarril de Cercanías RENFE, influye de manera significativa en el coste de la actuación, sin que, aun pareciendo interesantes, resulte clara la relación beneficio/coste. Se plantea aquí para su consideración en el necesario estudio de adaptación del Anteproyecto de 2009 la posibilidad de construcción de rampas de acceso a situar en la calle Jovellanos. Esta solución podría conseguir evitar tener que pasar bajo la línea de Cercanías, aunque podría necesitar desviar un colector de alguna importancia (A^o del Cuarto).

La construcción del vial previsto en el planeamiento para enlazar la calle Mendivil con la Avenida Juan XXIII, y en el futuro con la Autovía de Ronda Oeste de Málaga (MA-20), podría aportar alguna solución a los accesos de determinadas líneas, si bien se considera que la ubicación de la línea del Metro es un obstáculo difícil de salvar para resolver el acceso directo al intercambiador subterráneo. Pero, en todo caso, es un vial de interés para completar la articulación e integración de la zona de la Estación María Zambrano con los barrios y viales del Oeste de la ciudad, contribuyendo a la vez a descargar el viario de acceso a dicha Estación.

Se estima conveniente revisar y actualizar el Anteproyecto existente en las líneas indicadas en los párrafos anteriores, estudiando rutas de acceso idóneas y a coste razonable, y considerando que los servicios que se atenderían en este intercambiador tendrían recorridos de más de 60 min, lo que resta importancia relativa a unos accesos menos directos. En todo caso deberán tenerse en cuenta los requerimientos que plantea el Plan General de Ordenación Urbana, ya antes citados.

De manera similar a lo que se plantea en el Anteproyecto, ha de concederse la mayor importancia a las conexiones del nuevo intercambiador con el vestíbulo principal de la

Estación AVE María Zambrano, con la estación de Cercanías RENFE, con el METRO y con las líneas de autobuses urbanos que discurren en superficie en su entorno, que deben ser fáciles y lo más directas que sea posible.

Cabe, asimismo, considerar la posible integración de la parada de taxis existente delante de la Estación en el nivel -1 del intercambiador (vestíbulo general); con esta solución se contribuye a realzar la importancia e interés del espacio urbano de superficie, mejorando también la funcionalidad del conjunto como un intercambiador global.

Se acompaña plano-croquis indicativo de los elementos esenciales de este nuevo intercambiador.



Intercambiador de la Explanada de la Estación

Terminal para autobuses de líneas metropolitanas en Plaza de la Marina.

En el Anteproyecto redactado en 2005 se establecían previsiones ligadas a la continuación hacia el Este tanto del ferrocarril de Cercanías como del Metro, lo que servía de justificación al diseño de una importante estación ferroviaria bajo la parte de la Plaza de La Marina integrada en el eje viario Alameda-Parque.

Siendo para el que suscribe dudoso el interés, rentabilidad y viabilidad a coste razonable de estas prolongaciones a lo largo del borde litoral oriental de la ciudad de Málaga, cuestión que no es objeto de análisis en el presente Informe, se propone llevar a cabo la construcción de una estación terminal para autobuses interurbanos de la que se sirvan las líneas de recorridos no mayores a 60 min, es decir, las que sirvan al área de influencia metropolitana, ampliada algo sobre lo establecido para la formalmente denominada Área Metropolitana, pero sin involucrar los espacios que se habían previsto para la prolongación de las líneas de ferrocarril y Metro, con ocupación similar a la prevista en el Anteproyecto ya citado.

Es ésta una hipótesis no considerada en el Anteproyecto de referencia, que limita a las líneas hoy servidas por la actual terminal de Avda. de Heredia y a los autobuses urbanos el alcance máximo en los servicios a atender en el nuevo intercambiador objeto del Anteproyecto.

Las nuevas relaciones entre poblaciones y actividades, apoyadas en infraestructuras de transporte más capaces y eficientes, demandan reconocer el mayor alcance del papel de centralidad que corresponde atender a Málaga ciudad, a su Centro y a sus equipamientos.

La ocupación en planta y la posición de los posibles accesos de los autobuses a esta terminal se apuntan en el plano-croquis que se acompaña a continuación, accesos que podrían ser, por lo general, directos desde el túnel propuesto para el Eje Litoral.

En principio, cabría mantener los niveles previstos en el Anteproyecto: 2 plantas para autobuses, con unas 40 dársenas pudiendo destinar algunas para regulación (menores necesidades en este caso por mayor rotación de los vehículos), y una planta inferior destinada a aparcamiento de vehículos privados, que se sugiere que se destine a residentes en el Centro Histórico como medida estratégica para favorecer usos residenciales así como al servicio de los hoteles de la zona. Otras utilidades se podrían regular mediante una tarificación que valore su cercanía al Centro y que no induzca viajes recurrentes en vehículos privados, en detrimento del transporte público. Esta planta de estacionamiento se podría comunicar bajo el túnel viario del Eje Litoral con el nuevo aparcamiento a construir en la zona portuaria.



Intercambiador de la Plaza de La Marina

Resulta necesaria una completa revisión del Anteproyecto anterior que, en la práctica, va a requerir la elaboración de uno nuevo si se aceptan los planteamientos aquí expuestos. En todo caso, se propugna una solución más sencilla y económica, dejando aplazada la realización de la estación ferroviaria, con espacio disponible similar al previsto en el Anteproyecto ya citado. Al igual que en el Anteproyecto previo, se requiere ocupar y demoler parte del actual estacionamiento subterráneo de la Plaza de la Marina, manteniendo la parte que se corresponde en planta con el eje Alameda-Parque, que sí eliminaba el Anteproyecto de referencia. En otro punto de este apartado se plantean nuevos usos para estos espacios hoy en servicio.

9.2.2. *Aparcamientos*

Solar de la antigua Estación de Autobuses.

El centro comercial Vialia, que incluye varias salas de cine, fue construido en terrenos anteriormente destinados a usos ferroviarios, y dispone de un amplio estacionamiento subterráneo con dos plantas y 1.400 plazas, que vienen siendo utilizadas principalmente por los viajeros en ferrocarril y por los clientes de la instalación comercial y de diversión, y, en mucha menor medida, por los viajeros en autobuses interurbanos y otros usuarios.

El crecimiento de las demandas ligadas a los usos actuales empieza a plantear expectativas de agotamiento de la capacidad disponible en determinadas circunstancias. La realización del nuevo intercambiador, con objetivos y calidades de mayor alcance que las actuales instalaciones, unida a las demandas nuevas que se originarían como consecuencia de los usos y determinaciones que se establezcan por el preceptivo Plan Especial de Reforma Interior en la parcela hoy ocupada por la Estación de Autobuses de Paseo de los Tilos, justifican la construcción en dicho lugar de un estacionamiento con 2/3 plantas bajo rasante y unas 900 plazas. Un estudio consecuente con lo que se determine construir en la parcela, pero sin marginar las necesidades de mayor número de plazas para los viajeros de los diferentes medios de transporte involucrados en la zona, deberá determinar las características de este nuevo estacionamiento de la ciudad.



Solar de la antigua Estación de Autobuses

Plaza de La Marina: remodelación del actual

El aparcamiento subterráneo construido en la década de los 80 del pasado siglo XX solamente dispone de una planta que ocupa la casi totalidad del subsuelo situado entre la Acera de La Marina y la prolongación de la Avenida de Heredia en sentido norte-sur y entre el comienzo de los paseos arbolados de la Alameda y el inicio del Paseo del Parque. Fue diseñado con criterios un tanto limitados y faltos de perspectiva de futuro, que actualmente lo hacen muy incómodo e incluso inutilizable por bastantes vehículos; integra restos de un antiguo fuerte y partes del muro portuario del siglo XVII, ubicados en la zona que no se verá afectada por el nuevo intercambiador de transportes.

Dispone de 430 plazas, dos rampas de entrada y dos de salida, y 5 accesos peatonales. Su plano de solera no se hizo corresponder con el de la plaza original, lo que se traduce en una sobreelevación de unos 2m en su fachada sur hacia el Puerto, y en la pérdida de la visión de la lámina de agua marítima desde la Acera de la Marina.

Su total ocupación del subsuelo de la plaza es hoy un inconveniente a superar si se pretenden abordar soluciones más ambiciosas, y en todo caso necesarias, para la ciudad actual. Pero aun así, y dado que el tiempo transcurrido desde su construcción ha cubierto sobradamente su amortización, resulta ineludible proceder a su transformación y adecuación a las necesidades actuales.

No obstante lo expuesto, y ante la ausencia de soluciones alternativas, tiene un elevado nivel de utilización, y viene prestando importantes servicios a la ciudad y a sus visitantes.

La realización de una nueva terminal subterránea para los autobuses interurbanos que prestan servicio a las poblaciones incluidas en el área de influencia metropolitana de Málaga, requiere la demolición de parte del estacionamiento actual; se puede considerar, a reserva de un estudio más detallado, que se correspondería de forma aproximada con el espacio situado al sur de la línea que prolongase la de fachadas de la acera sur de la Alameda.

Resultaría disponible el resto del actual estacionamiento, que sí habría de ser también demolido en el caso de realizarse la prolongación de las líneas férreas antes citadas y la consiguiente construcción de la estación incluida en el Anteproyecto correspondiente.

Entretanto esto llegara a producirse, los espacios actualmente dedicados a estacionamiento de vehículos privados en general, se podrían reconvertir y dedicar a otras funciones también ligadas a la movilidad y especialmente a las nuevas formas digitales y vehículos no

contaminantes que en la actualidad se están incorporando de manera cada vez más significativa: motocicletas, bicicletas, coches sin conductor, autos eléctricos, taxis, vehículos de seguridad y mantenimiento urbano y otras aún hoy no presentes pero que interesa favorecer, en desarrollo del concepto de Smart City por el que apuesta Málaga. Esta solución hace posible liberar espacios viales actuales donde la obstrucción y la imagen que representa el estacionamiento de tales vehículos son un serio elemento negativo para la vida urbana (por ejemplo, en la Alameda y en calle Martínez).

En este espacio se podrían incorporar las tecnologías de mayor desarrollo en cada momento para reforzar la eficiencia de la movilidad general y los servicios a la población, impulsando usos más sostenibles y contribuyendo a la imagen de modernidad de la ciudad.

Se requiere un estudio tanto de las demandas de uso potenciales como del nuevo diseño y de la funcionalidad en la operación de una instalación del tipo de la que aquí se propone.



Remodelación del aparcamiento actual de la Plaza de La Marina

Puerto-Plaza de la Marina

En aplicación del Protocolo Acuerdo Puerto-Ayuntamiento, suscrito por los representantes de ambas entidades el 5 de abril de 2004, y en particular por lo estipulado en su Cláusula Quinta, se propone la construcción de un estacionamiento subterráneo bajo la explanada de entrada al Puerto frente a la Plaza de la Marina, dentro de los terrenos actualmente portuarios. Según se convino, este estacionamiento debe constar con, al menos, 450 plazas, y podría estar comunicado con el de la Plaza de la Marina.

En opinión del que suscribe, un mayor número de plazas del nuevo estacionamiento a construir debería estar soportado en argumentos que se deriven de la estrategia de movilidad y de promoción del turismo en la zona central de la ciudad, sin perjuicio de que ello parece viable técnicamente y de interés económico y social.

Se sugiere la aplicación, en este caso concreto, de políticas tarifarias encaminadas a facilitar el acceso de visitantes a la ciudad, que aceptarían más fácilmente mayores precios horarios, antes que inducir el uso local de carácter recurrente, que debe ser orientado hacia los transportes públicos. En todo caso se trata de un espacio de gran valor para la ciudad cuya utilización privada, aun no estando restringida, debe ser compensada de forma adecuada en función de los intereses generales del conjunto de la ciudad.

A expensas de estudios más detallados, en todo caso necesarios, se plantea en el plano-croquis que se acompaña el posible emplazamiento del estacionamiento y una solución esquemática de sus accesos en consonancia con la propuesta que se ofrece en otro epígrafe de este Informe para el tratamiento del Eje Litoral en la zona de la Plaza de la Marina.



Nuevo aparcamiento Puerto – Plaza de La Marina

Paseo Marítimo Ciudad de Melilla

El barrio de La Malagueta está llamado a desempeñar funciones de centralidad en consonancia con las ideas de extensión del Centro que se plantean en este Informe, sin menoscabo de sus características de barrio residencial y también soporte de algunas actividades empresariales. No puede olvidarse, a la vez, que los accesos a la Terminal de cruceros del Puerto se resuelven a través de viales del barrio.

Ya los diseñadores de nuevo Parque, a comienzos del siglo XX plantearon que el espacio de comunicación desde el Centro se extendiese hasta el litoral marítimo, para lo que se previó su prolongación a través de lo que luego ha venido a ser la Avda. de Cánovas del Castillo, aunque de alcance menor que el que se pensaba originalmente. La idea de alcanzar la zona litoral de La Malagueta con una prolongación del Parque, al menos en sus elementos funcionales esenciales está, pues planteada desde su concepción como operación transformadora de la ciudad, pero está pendiente de llevarse a cabo.

Según ha quedado configurado el barrio de La Malagueta, la Av. de Cánovas actual debería ser reconvertida para alcanzar los objetivos originarios, que hoy mantienen un interés capital para la ciudad. En otro apartado de este Informe se aborda la actuación que se preconiza para este importante espacio urbano.

Por otra parte, las actuaciones de creación y recuperación de playas ejecutadas en las últimas décadas han hecho aparecer una nueva fachada marítima en la ciudad de Málaga, contribuyendo de forma decisiva a la relación tantas veces reclamada entre la ciudad y el mar.

Pero está por resolver el tratamiento de los espacios viarios integrados tanto en el Paseo Marítimo Ciudad de Melilla como en el Paseo Marítimo Pablo Picasso, pues en el primer caso son los estacionamientos de vehículos los claros protagonistas, mientras en el segundo la función de comunicación vial, hoy inevitable para las relaciones de los barrios orientales con el Centro, absorbe la mayoría del espacio disponible. Ambas situaciones suponen un enorme despilfarro de valores de la ciudad, en perjuicio de los residentes próximos, del conjunto de los malagueños y de los visitantes.

En consonancia con lo antes expuesto y con las actuaciones viarias que se plantean más adelante, se propone la realización de un estacionamiento bajo el Paseo Marítimo Ciudad de Melilla, orientado tanto a atender las demandas de los residentes y actividades implantadas en la zona como los usos de rotación asociados a la playa y a las instalaciones de hostelería.

Este proyecto ya fue objeto de consideración y estudio hace unos años, habiendo quedado postergado hasta ahora. Las opciones que se consideraron para este posible estacionamiento subterráneo consideraban capacidades de hasta 650 plazas en cuatro niveles. Este nuevo estacionamiento debe hacer posible la reconversión y rehabilitación de los espacios urbanos de un barrio muy poblado pero con reducidas disponibilidades de espacios públicos y equipamientos.

Un adecuado estudio de demanda debe definir sus dimensiones con visión estratégica y coordinada con lo actuado en el Muelle 1. No obstante se avanza un plano-croquis indicativo de su posible emplazamiento y accesos.



Nuevo aparcamiento Paseo Marítimo Ciudad de Melilla

9.2.3. Eje Litoral

Las actuaciones en curso en la Alameda para su reurbanización, orientada a facilitar y potenciar usos peatonales y de transporte público urbano, plantean la necesidad de reforzar las condiciones del Eje Litoral constituido por la Avenida de Heredia, el Paseo de los Curas, la Avenida de Cánovas y el Paseo Marítimo Pablo Picasso, como elemento estructural principal en las comunicaciones Este-Oeste de la ciudad. Este eje resulta esencial para resolver de forma adecuada los accesos a las nuevas estaciones terminales de autobuses interurbanos antes presentadas y también al Centro Histórico.

Los objetivos que considero deben perseguirse se podrían concretar así:

- a) Asegurar la continuidad de la circulación, sin favorecer la velocidad (limitada a 50km/h)
- b) Dotar de capacidad congruente tanto con las necesidades actuales y las que se derivan de las actuaciones aquí propuestas, como con la de los tramos con los que se continúa por sus dos extremos, al Oeste y al Este.
- c) Seguridad para los usuarios y fiabilidad en su servicio, libre de incidencias.
- d) Reducción de actuales impactos ambientales: ruidos, intrusión visual, emisiones, etc., como consecuencia de la fluidez y no interrupciones de la circulación de los vehículos.
- e) Solución para los accesos a las nuevas instalaciones de transporte y de estacionamiento.
- f) Eliminación de efectos barrera en las relaciones de la ciudad con el litoral, y con el Puerto.

Con carácter general se propone una solución de túnel con dos calzadas superpuestas, una para cada sentido de circulación. Esta idea de solución aporta las siguientes ventajas en el caso que aquí nos ocupa:

- a) Menor ocupación en planta, no hipotecando espacios del subsuelo que podrían llegar a ser necesarios para otros usos.
- b) Incremento de la capacidad disponible, del orden del 100%.
- c) Menor afeción por la ejecución de las obras, ya que sólo se afectaría a la mitad de la sección viaria ahora disponible y en uso.
- d) Mayor facilidad para resolver entradas y salidas al túnel a lo largo de su recorrido, para conexiones de calles, terminal de autobuses y aparcamiento.

- e) Se evita ocupación de superficie viaria por rampas de acceso.
- f) Se estima un coste similar al de soluciones en un único nivel.

Se requiere la realización de un estudio técnico para plantear medidas complementarias de ordenación vial de mayor detalle en orden a resolver la articulación con el viario general y con otros programas municipales. Se acompaña un plano-croquis expresivo del planteamiento que se propone, concretándose a continuación las ideas de solución que se proponen para cada uno de los tramos implicados, integrados en un conjunto coherente y continuo de unos 2,6 km de longitud.



Eje Litoral

Avenida M. A. Heredia – Plaza de La Marina

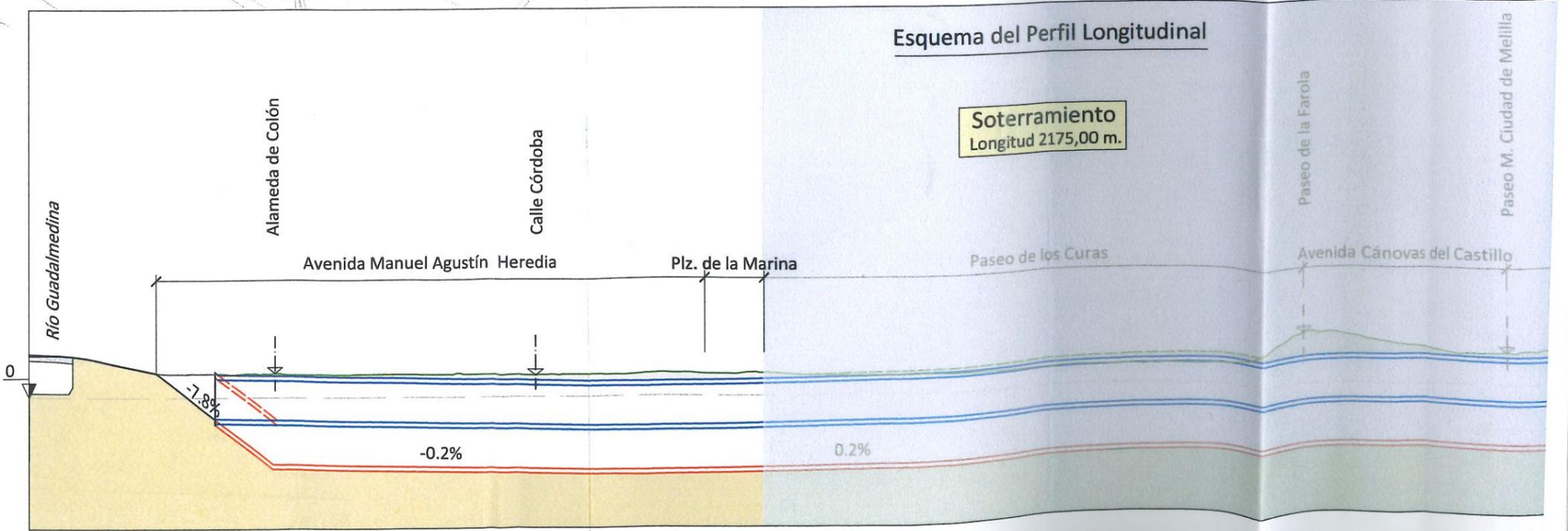
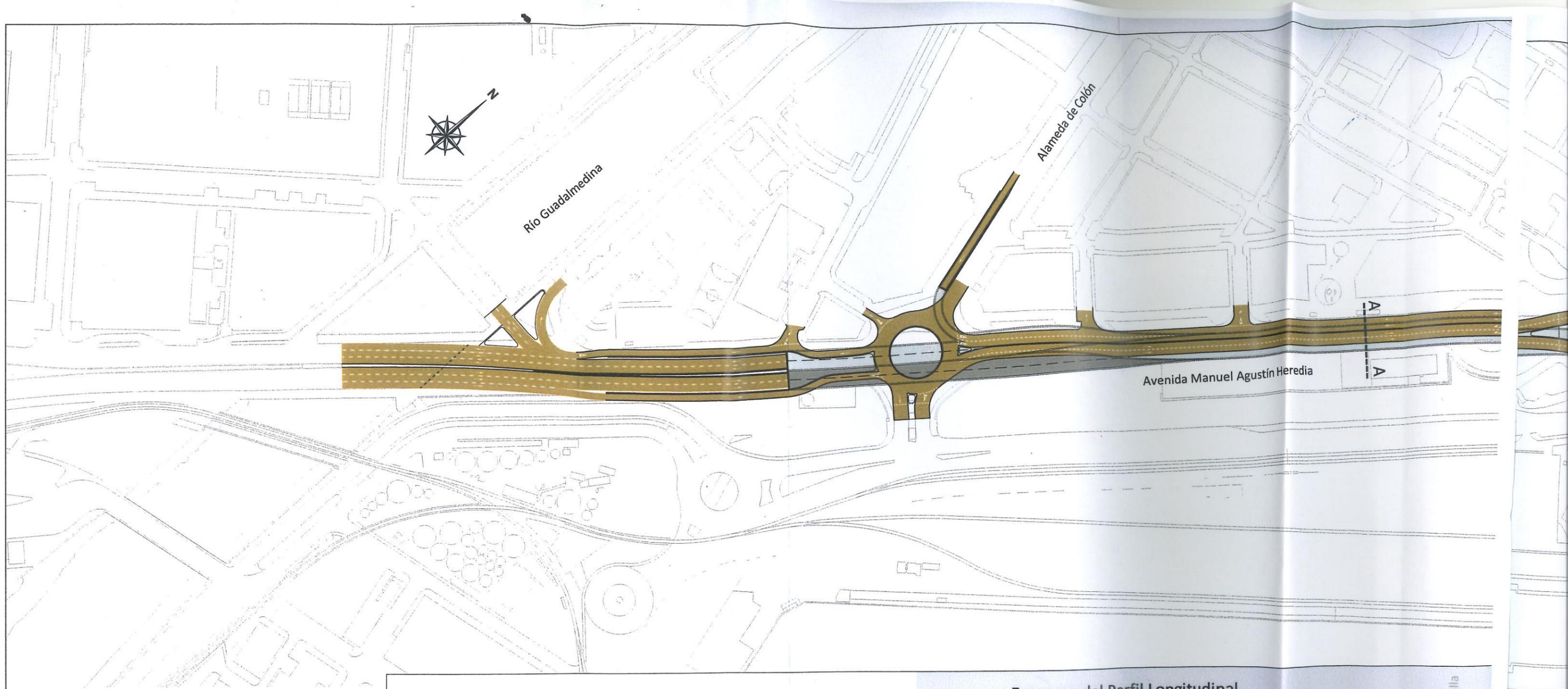
La compatibilidad de un eje de la importancia que tiene el Eje Litoral con las funciones que corresponde aportar a la vida urbana a la Avenida de Heredia sólo se puede resolver, al entender del que suscribe, mediante la segregación espacial de ambos cometidos. En tal sentido se plantea construir una vía subterránea en toda su longitud, iniciándose una vez superado el cruce del Guadalmedina. Este túnel se emplazaría básicamente bajo la actual calzada Sur, y constaría de tres carriles por sentido, dedicándose un carril lateral a resolver los tramos de trenzado en entradas y salidas.

El túnel propuesto permitiría resolver también la continuidad peatonal y visual de la Plaza de La Marina en la directriz Centro-Puerto

, contribuyendo de manera fundamental a la integración de los espacios portuarios con la ciudad.

Con esta solución se hace posible la recuperación de la Avenida de M.A. Heredia como calle principal de la ciudad, asignándosele funciones de acceso al barrio colindante y de transporte público. Se cuenta, asimismo, con el ya muy necesario desarrollo de los espacios portuarios del muelle 4, que han de completar las condiciones para conseguir en esta avenida características de vía urbana.

Se acompañan esquemas de planta, perfil longitudinal y sección-tipo propuestas.



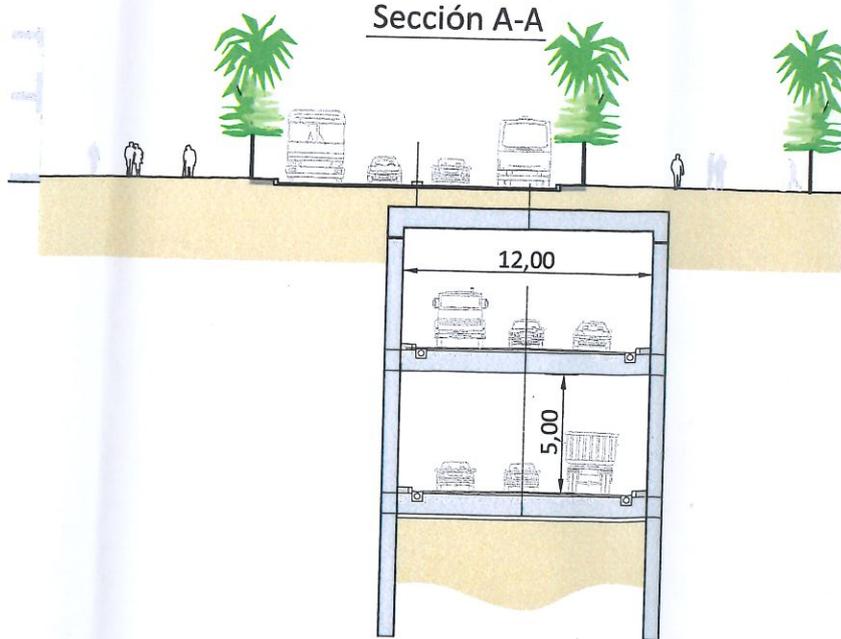
Eje Litoral: Avenida Manuel Agustín Heredia - Plaza de la Marina

Plaza de la Marina

Paseo del Parque

Paseo de los Curas

Sección A-A



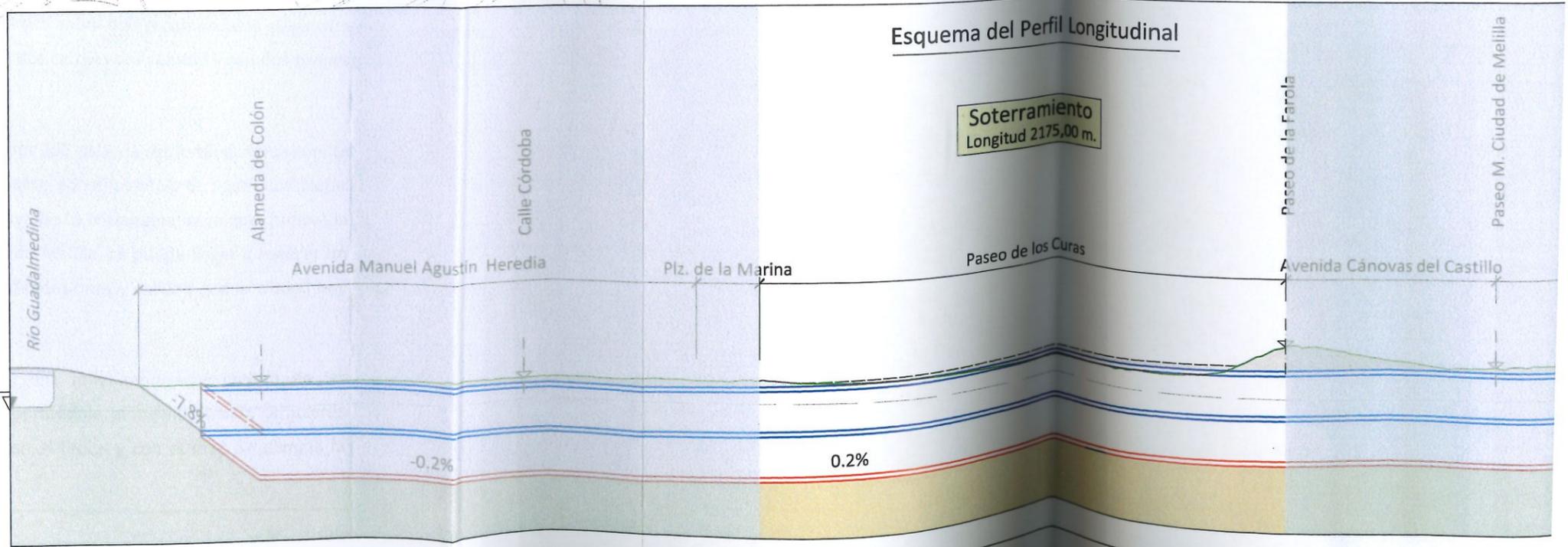
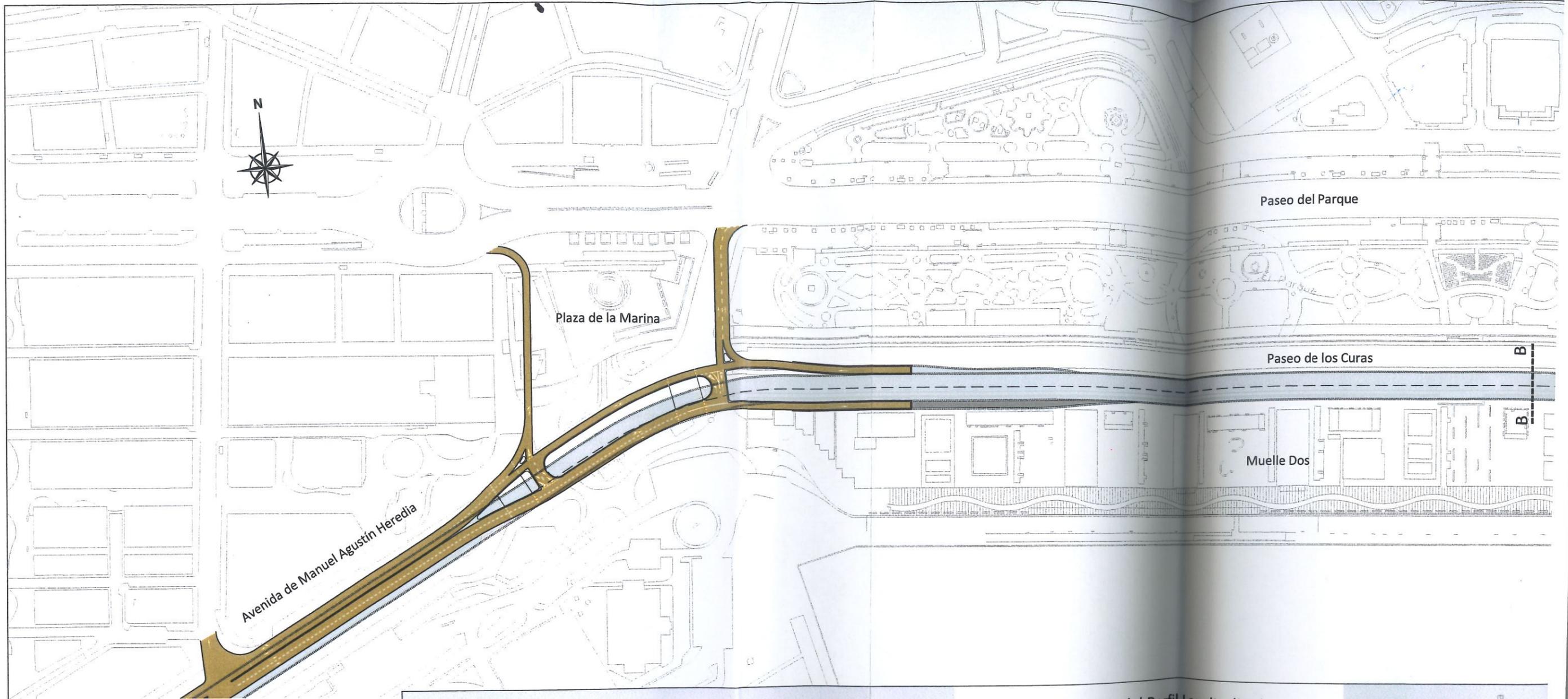
Paseo de los Curas

La doble calzada de intenso tráfico que es denominada como Paseo de los Curas, quizás ha venido siendo el elemento de la estructura urbana que más ha representado la separación entre la ciudad y su Puerto. La realización de la importante actuación transformadora llevada a cabo en el muelle 2, conocida como Palmeral de las Sorpresas, ha planteado un desarrollo de tipo urbano en los terrenos portuarios que mantiene, no obstante, un cierto nivel de segregación respecto a la ciudad y, en concreto, de su Parque.

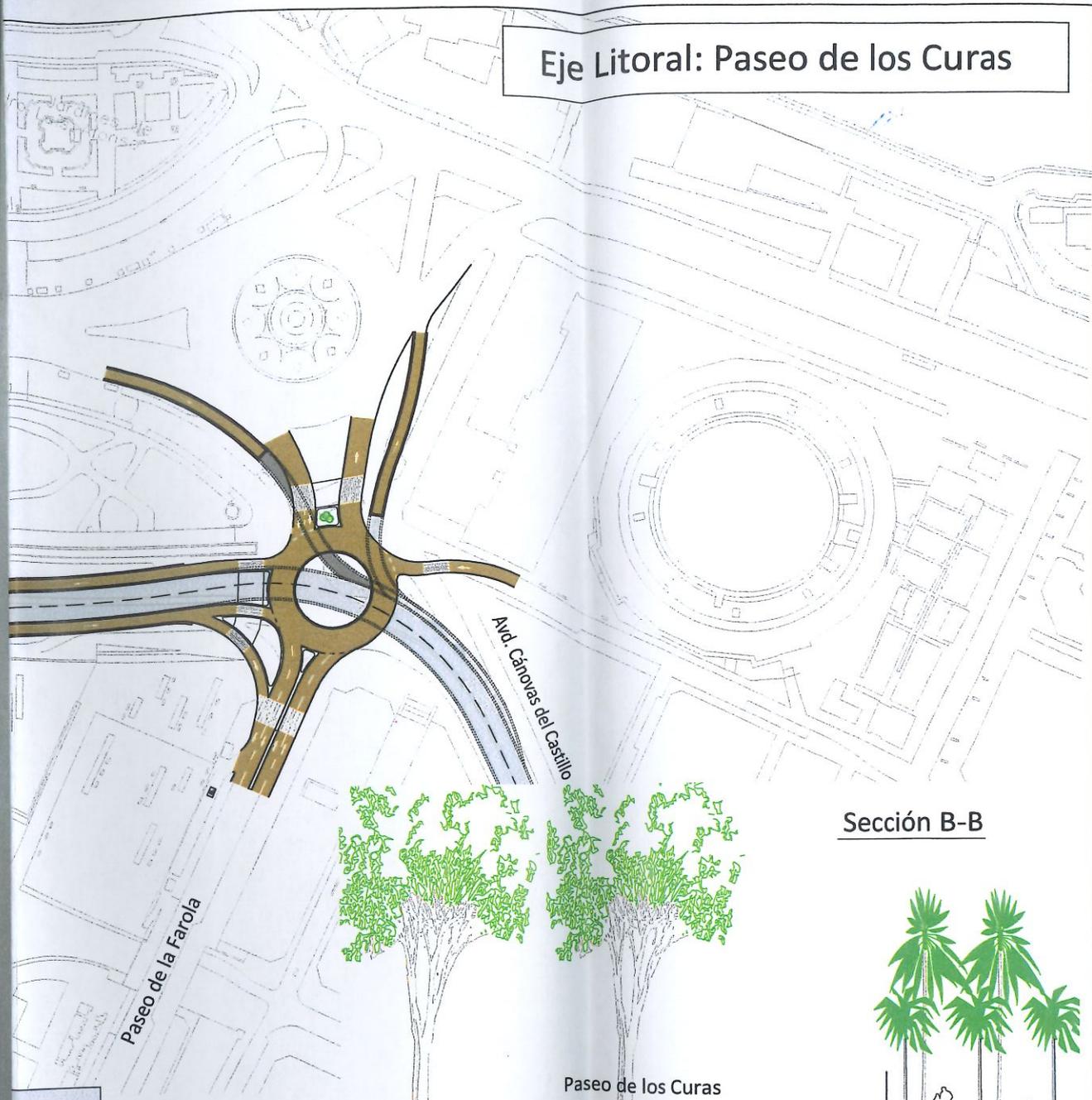
La actuación que se propugna en el presente informe para resolver problemas de transportes y de articulación y estructura en la ciudad de Málaga, no puede dejar de contemplar la oportunidad que se ofrece para abordar una mejora en las relaciones entre el Parque y el Palmeral. La realización de una vía soterrada tanto al Oeste (Plaza de la Marina) como al Este (Avenida de Cánovas del Castillo) del Paseo de los Curas plantea la necesidad de dar la adecuada continuidad funcional al Eje Litoral en el Paseo de los Curas, creando al mismo tiempo una oportunidad para extender hacia el Sur, hasta la actual valla portuaria, el propio Parque. En este tramo, y a reserva de estudios más avanzados, cabría mantener la sección propuesta para la zona bajo la Avenida de Heredia y Plaza de la Marina, con un tercer carril para los trenzados de entradas y salidas al túnel.

Se plantea, pues, que en el Paseo de los Curas se dé continuidad al túnel viario en dos niveles ya descrito como idea en otro apartado de este Informe. Su emplazamiento más aconsejable, en principio, parece ser bajo la actual calzada Sur, con lo que no tendría por qué afectarse la arboleda existente. Desde este túnel se podrían resolver las conexiones con el estacionamiento subterráneo de la esquina de los muelles 1 y 2 de la zona portuaria.

Eliminada la ocupación por el tráfico, los espacios que hoy ocupan las calzadas y aceras del Paseo de los Curas podrían ser reconvertidos en una extensión del Parque, con las características que se determinasen en función de muy diversas consideraciones que cabe plantearse sobre el caso. Entiendo que debe ser vista esta actuación también como una gran oportunidad para la ciudad.



Eje Litoral: Paseo de los Curas



Sección B-B



Paseo M. Ciudad de Melilla

Castillo

Avenida de Cánovas del Castillo – Paseo Marítimo P. Picasso

El Anteproyecto elaborado en 2005 era una primera aportación al tratamiento del Eje Litoral como elemento principal de la estructura viaria de la ciudad de Málaga. En dicho documento técnico se consideraban varias alternativas de solución para la construcción de una vía subterránea, orientadas todas ellas a recuperar para usos urbanos más cualificados los espacios que se corresponden con la actual Avenida de Cánovas del Castillo y con el tramo del Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso comprendido entre esta avenida y la calle Keromnés, superando así la fractura del barrio que se deriva de la intensa circulación de vehículos que lo atraviesa actualmente.

En todas las alternativas se proponía emplazar las rampas de acceso en el final del Paseo de los Curas, por el extremo Oeste del túnel previsto, y entre la ya citada calle Keromnés y la de Navas de Tolosa, junto a los bloques de Cantó, por el Este. Las diferentes soluciones variaban en capacidad, en diseño y en soluciones para accesos complementarios, con las consecuentes diferencias en presupuestos de las obras a realizar.

Se proponía elegir una solución con tres carriles por sentido y un túnel con dos niveles, uno para cada sentido de circulación, lo que hacía posible conectar de forma directa con todos los tráficos del Paseo del Parque.

Estando en curso de ejecución el proyecto de reurbanización de la Alameda, que ha de repercutir de forma notable en las intensidades de circulación previsibles en el Paseo del Parque, y planteándose aquí una solución para el tramo correspondiente a la Avenida de Heredia básicamente de dos carriles por sentido, parece ahora más recomendable elegir otra de las soluciones entonces estudiadas, también con dos carriles por sentido y con dos niveles de calzada.

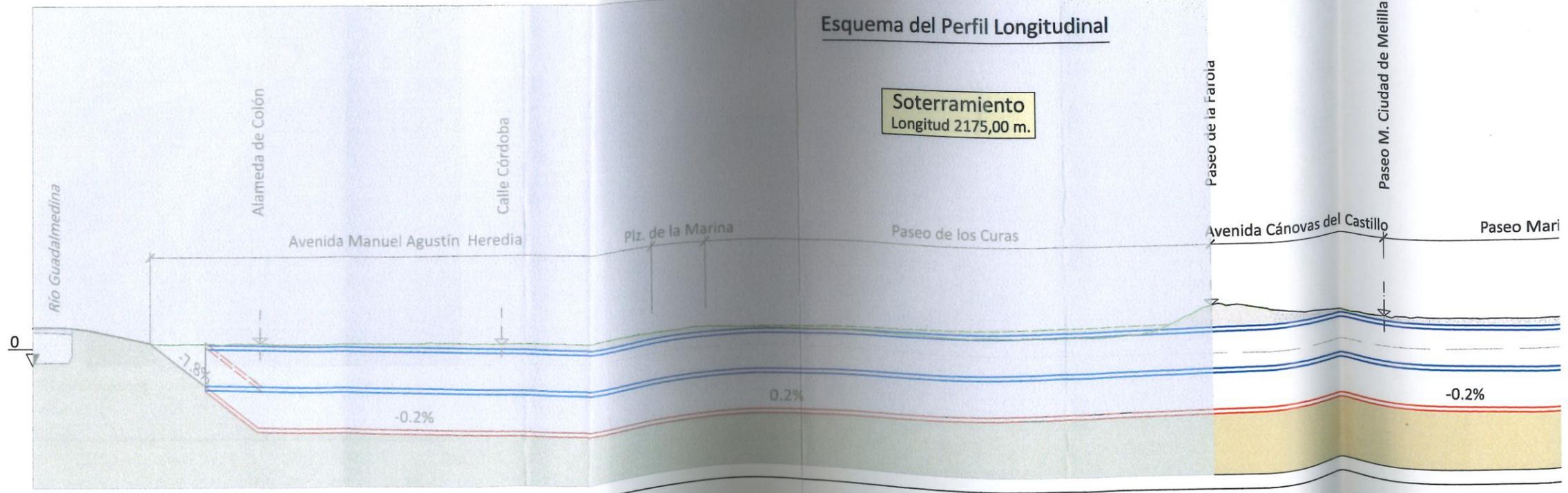
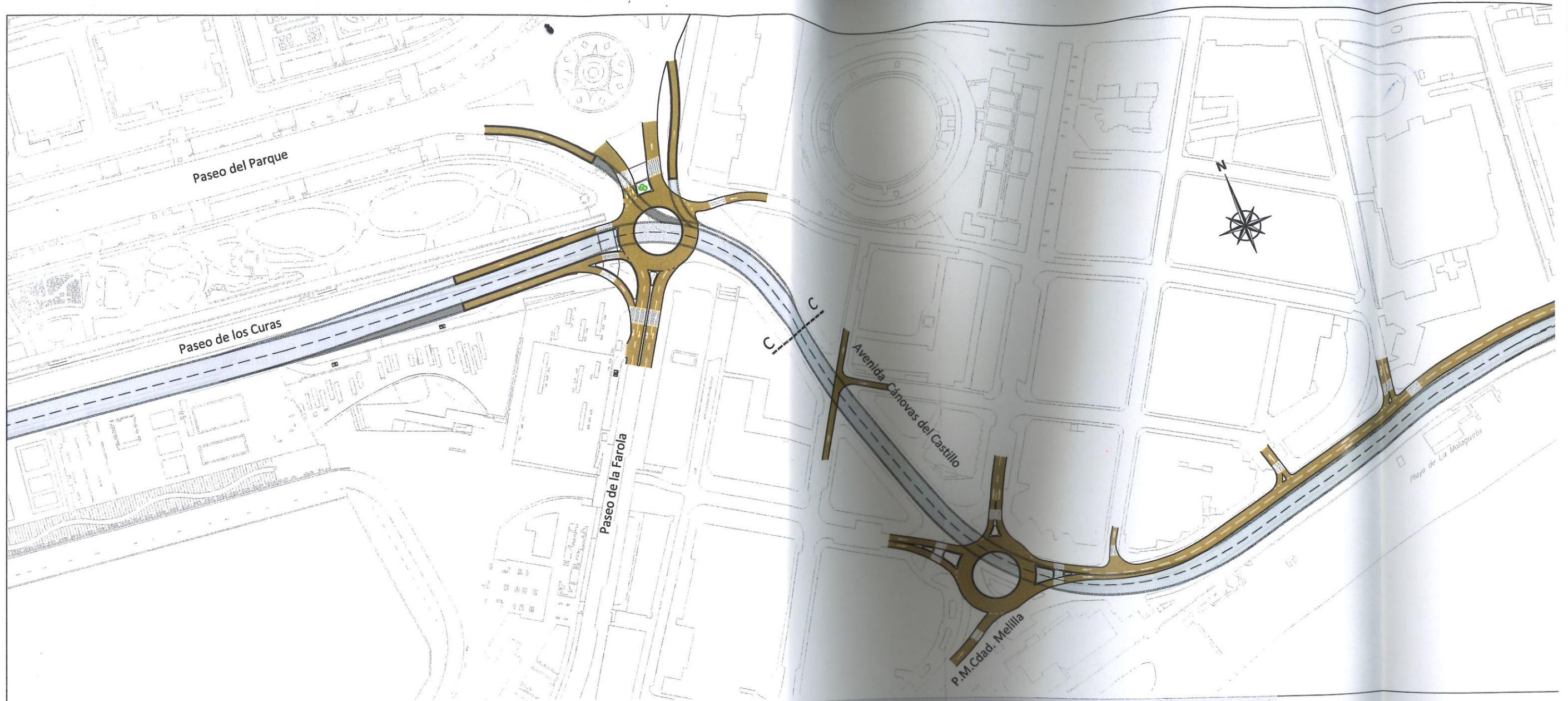
Se propone, sin embargo, prolongar hacia el Este unos 250 m la vía subterránea inicialmente prevista, hasta rebasar el cruce con la calle Guttemberg, con el objetivo de poder completar el tramo de fachada litoral correspondiente a la playa de La Malagueta, para que, junto a la actuación propuesta en el Paseo Marítimo Ciudad de Melilla, se pueda llegar a realizar un verdadero Paseo Marítimo, con el tratamiento de dimensiones y calidad que la ciudad hoy requiere.

La solución que se propone debe traducirse en una muy importante mejora de las condiciones de vida en el barrio de La Malagueta, aportándole, al mismo tiempo, caracteres de centralidad urbana, y resolviendo su relación con el litoral y con el mar. Se elimina la

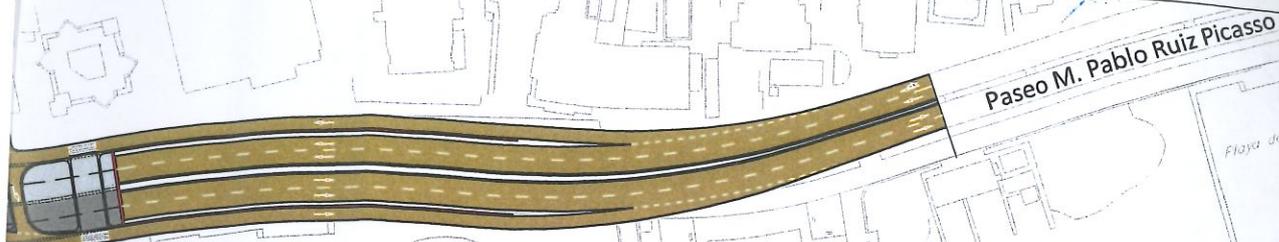
presión que suponen elementos ajenos al barrio y se resuelven tanto su articulación interna como su unidad.

Se acompaña plano-croquis expresivo de la idea que aquí se expone. Se requiere la actualización del Anteproyecto anterior, particularmente en lo concerniente a la ubicación de las rampas de acceso del lado Este.

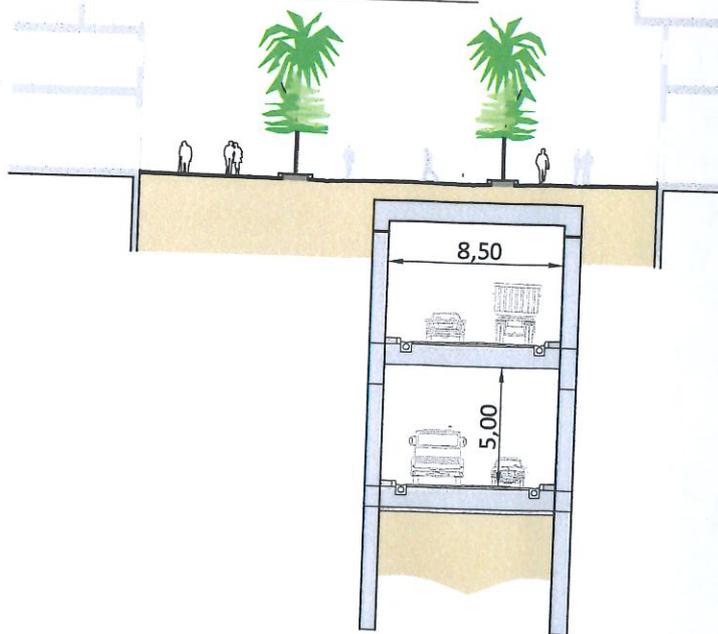
En coordinación con lo que se propone anteriormente para un nuevo estacionamiento subterráneo en el Paseo M. Ciudad de Melilla resulta necesario reordenar la circulación rodada en el barrio de La Malagueta, incluyendo una solución adecuada al necesario e importante acceso a la Terminal de Cruceros. Esta solución, tal como ya se planteaba en el Anteproyecto de la Avenida de Cánovas, debería consistir en la recuperación de las condiciones de capacidad que tenía el Paseo de la Farola antes de la actuación en el Muelle 1, como vial perimetral del recinto portuario con funciones principales de accesibilidad a los espacios portuarios. Realizado el túnel de Av. Cánovas, no existe impedimento para que el Paseo de La Farola se conecte en los dos sentidos y en superficie con la Plaza de Torrijos y con el Paseo del Parque, solución que, a juicio de quien suscribe este Informe, resulta más adecuada que la actual. Asimismo, queda resuelta la conexión con la vía subterránea a construir en el Paseo de los Curas como integrante del Eje Litoral.



Eje Litoral: Avenida Cánovas del Castillo - Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso



Sección C-C



Paseo Mari

%

9.2.4. *Espacios urbanos*

Como consecuencia de las diferentes actuaciones que se plantean en este Informe en relación con las terminales de autobuses, con los estacionamientos de vehículos privados y con la estructura viaria en el Eje Litoral, orientadas como ya se ha expuesto tanto a la mejora de los servicios a los usuarios directos de tales elementos urbanos como a la creación y consolidación de áreas de centralidad que potencien el papel de Málaga en su área de influencia metropolitana, resulta necesario actuar para adecuar los espacios urbanos resultantes de tales actuaciones a las nuevas funciones que cabe asignarles.

Resulta conveniente desarrollar una planificación de itinerarios peatonales para enlazar convenientemente los nuevos espacios a crear, desde una visión integradora de funciones de centralidad y de servicio, para los residentes en la ciudad, para los de las poblaciones circundantes y para los visitantes ocasionales. Aparece así una gran oportunidad de que Málaga amplíe de forma considerable sus ofertas urbanas, tanto en amplitud y diversidad como en innovación, en suma, en calidad.

Se reseñan a continuación los espacios más significativos que van a requerir actuaciones de remodelación y adecuación, sin perjuicio de que otros intermedios también lleguen a demandar algún tipo de actuación de mejora. Se sitúan en el plano-croquis que se acompañan estos espacios.



Espacios urbanos

Explanada de la Estación María Zambrano

La construcción de un importante intercambiador de transportes bajo la actual Explanada de la Estación y la realización de túneles de acceso a tal nueva instalación de terminal de autobuses fundamenta la necesidad de reurbanizar los amplios espacios resultantes en superficie, en los que, además, se emplazan accesos al Metro, a la Estación AVE María Zambrano, a la Estación de Cercanías, a numerosas líneas de autobuses urbanos y a parada de taxis. Esta actuación de diseño de la reurbanización de los espacios de superficie debe realizarse en plena coordinación con el diseño final que se adopte para la propia terminal de autobuses y para sus relaciones directas con los demás elementos de movilidad ya citados.

Asimismo, en la necesaria elaboración del Plan Especial ya aludido anteriormente se deben abordar soluciones de articulación y relación de los usos y actividades que se lleguen a prever sobre el suelo de la actual Estación de Autobuses con el amplio conjunto de elementos de transporte y movilidad que en el entorno se reúnen.

De forma complementaria a la que ha de resultar potente actuación reurbanizadora en la Explanada de la Estación, es ineludible el acondicionamiento de los viales que, a través del barrio del Perchel, han de comunicarla de forma adecuada con la Avenida de Andalucía, con la Alameda y con el Centro Histórico, para así responder a la estrategia de extensión de los espacios centrales de la ciudad, justificada en la ampliación del papel de Málaga en su amplio área de influencia.



Explanada de la Estación María Zambrano

Acceso Avenida Juan XXIII – Explanada de la Estación

Prevista en el planeamiento urbano vigente, no está aún resuelta la conexión viaria entre la zona de la Estación María Zambrano/Estación de Autobuses y la Avenida de Juan XXIII y la Autovía de Ronda (MA-20), que habría de construirse sobre el trazado soterrado de las líneas férreas que acceden a la propia estación. Esta conexión puede ser de utilidad no sólo para los autobuses interurbanos sino también para los vehículos en general y, especialmente, para el centro de negocios y actividades a emplazar sobre el suelo de la actual Estación de Autobuses.

Se han realizado tramos parciales y con soluciones de acceso local predominante, pero sin completar el vial planeado. Resulta, pues, necesario abordar la ejecución de un vial con funciones estructurantes en la zona y para colaborar a resolver los accesos al área de centralidad a crear en el entorno de las estaciones previstas. Este nuevo vial podría tener solución financiera asociada a la ejecución de nuevos desarrollos urbanísticos en la zona.

Es ésta una actuación que ha de contribuir de forma importante a facilitar las relaciones de la ciudad de Málaga con las poblaciones y rutas de acceso emplazadas al Oeste (Costa del Sol Occidental y Valle del Guadalhorce).

Avenida de Manuel Agustín Heredia.

Una vez soterrado el tráfico de paso que discurre por el denominado Eje Litoral, en esta importante avenida puede reordenarse el espacio vial disponible priorizando los usos locales, como vial de acceso al barrio del Soho y de articulación con el propio Eje Litoral. Estas nuevas funciones pueden permitir dotarla de un carácter de gran avenida-paseo, en donde sólo circulen autobuses urbanos y vehículos privados en volumen muy limitado, disponiendo de amplias aceras y carril bici.

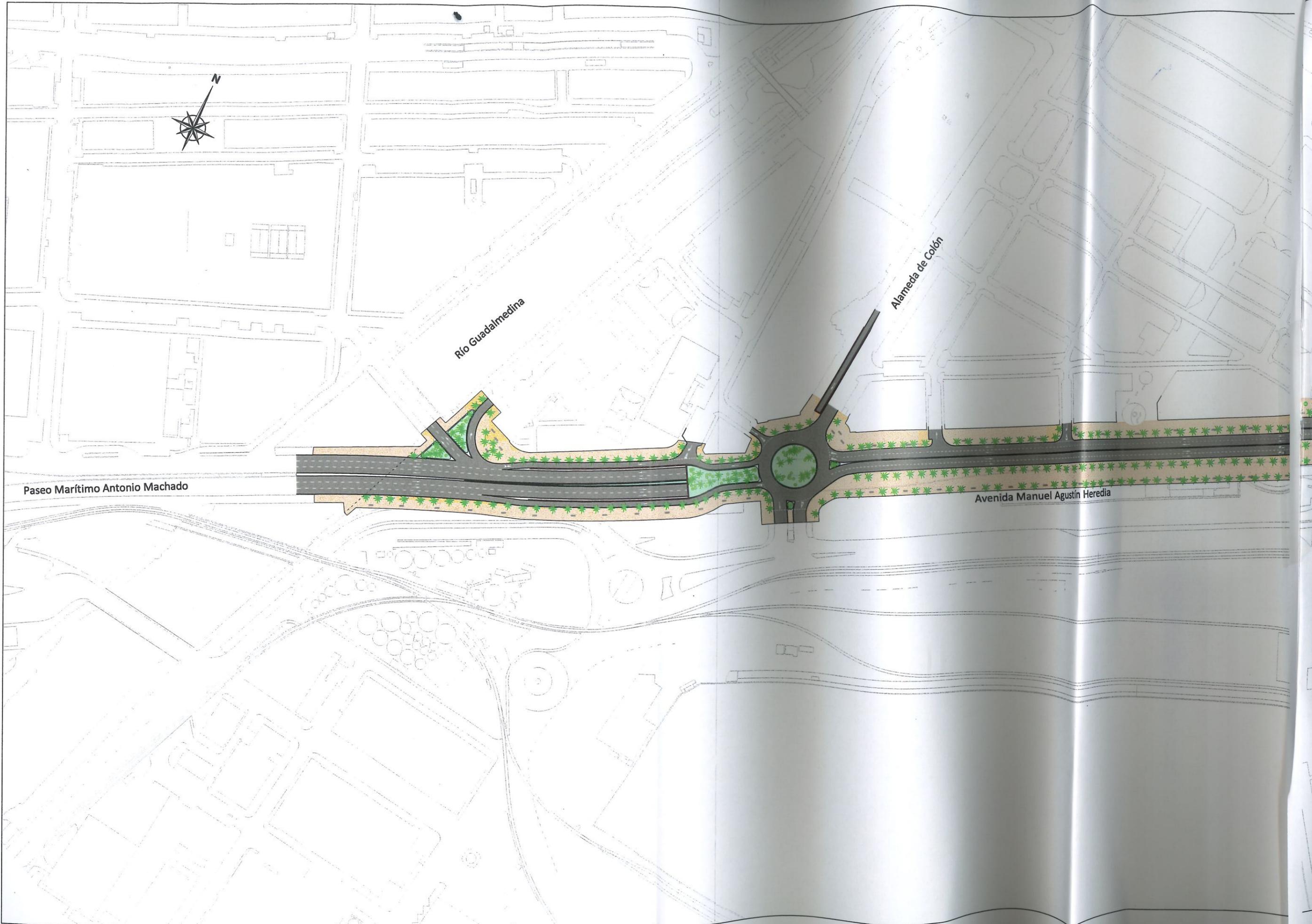


Río Guadalmedina

Paseo Marítimo Antonio Machado

Alameda de Colón

Avenida Manuel Agustín Heredia

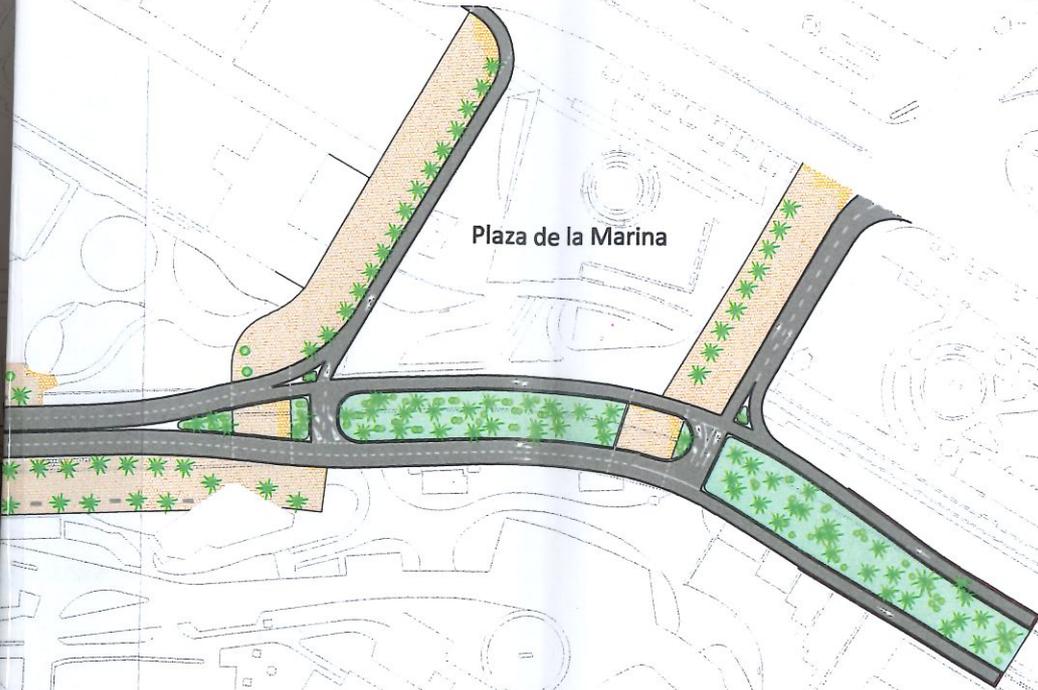


Avenida Manuel Agustín Heredia

Plaza de la Marina

Paseo del Parque

Paseo de los Curas



Plaza de La Marina

En la Málaga actual, y más desde la incorporación de muelles portuarios a la vida urbana, la Plaza de La Marina es percibida por propios y extraños como el espacio central clave de la vida de la ciudad. Es ya hoy elemento de articulación de muy diferentes funciones y relaciones y, con las actuaciones propugnadas en el presente Informe, ese papel se vería reforzado de manera definitiva.

Pero, en opinión de quien suscribe, los espacios que se pueden considerar incluidos en la Plaza de La Marina no están preparados suficientemente para ese fundamental papel y para, en definitiva, ofrecer la imagen de la ciudad que se requiere.

En los años 80 del pasado siglo la Plaza de La Marina fue objeto de un proyecto de transformación, asociado a la construcción del estacionamiento subterráneo, que si bien incorporaba elementos de modernización y de mejoramiento estético, no ha contribuido a crear el espacio de centralidad urbana que la ciudad necesitaba y sigue demandando en ese lugar. La solución que se ofreció a los niveles y planos de superficie de la plaza, explicados, pero no justificados para el que suscribe, por disponer de facilidades para la construcción del aparcamiento subterráneo, no consiguió alcanzar uno de los objetivos entonces planteados: "acercar" el puerto a la ciudad; antes bien, se quebraron las visuales hasta entonces existentes desde la Acera de La Marina que hacían posible ver el mar y los barcos sentado en una terraza de la citada Acera (los recordados Puerto Rico y Solymar). Y, además, la desestructuración de los diversos espacios de la Plaza no ha facilitado en ningún momento el disfrute de la propia Plaza por los malagueños, salvo como emplazamiento de carpas destinadas a acoger eventos comerciales: he ahí la expresión de su fracaso.

Pero, amortizadas las obras realizadas en los más de 30 años de "uso y disfrute", es llegada la hora de proceder a una completa renovación de la Plaza, otorgándole los atributos que para ella se reclaman generalizadamente. La construcción de la Terminal para autobuses interurbanos bajo parte del espacio que hoy ocupa el estacionamiento subterráneo es una gran oportunidad para abordar un proyecto que la ciudad actual necesita imperiosamente. La combinación de este importante proyecto de articulación metropolitana con otros antes reseñados en el presente Informe (remodelación de la parte restante del estacionamiento actual, nuevo estacionamiento en terrenos portuarios y Eje Litoral soterrado), así como con el proyecto de remodelación de la Alameda y la transformación completa de la que se ha beneficiado el Centro Histórico en los últimos años, crean sobradamente las condiciones para afrontar con ambición máxima la completa remodelación de la Plaza de La Marina.



Plaza de La Marina

Puerto

El énfasis expuesto en el apartado anterior relativo a la Plaza de La Marina es aplicable a la actuación pactada entre el Puerto y el Ayuntamiento para la explanada actual, dentro de los terrenos portuarios, comprendida entre el Palmeral de Las Sorpresas, el Eje Litoral, el edificio de la Autoridad Portuaria y las actuaciones que se lleguen a realizar en los terrenos del Muelle 4, colindante a la Avenida de Heredia. Ambos espacios, una vez transformados y adecuados a las funciones eminentemente urbanas a desempeñar, están llamados a ser elementos esenciales de la vida urbana de la Málaga del siglo XXI.

El soterramiento del Eje Litoral en el subtramo correspondiente a la Plaza de La Marina es condición "sine qua non" para alcanzar los objetivos urbanos planteados aquí. Su extensión hacia el Oeste es una actuación que abrirá un mejor escenario para la integración urbana de los terrenos del Muelle 4, bien según lo previsto en el Plan Especial del Puerto o, mejor aún, mediante la revisión a fondo de los usos previstos en tales terrenos y el rediseño correspondiente, con el objetivo de que la pretendida integración sea verdadera, efectiva y, sobre todo, viable.



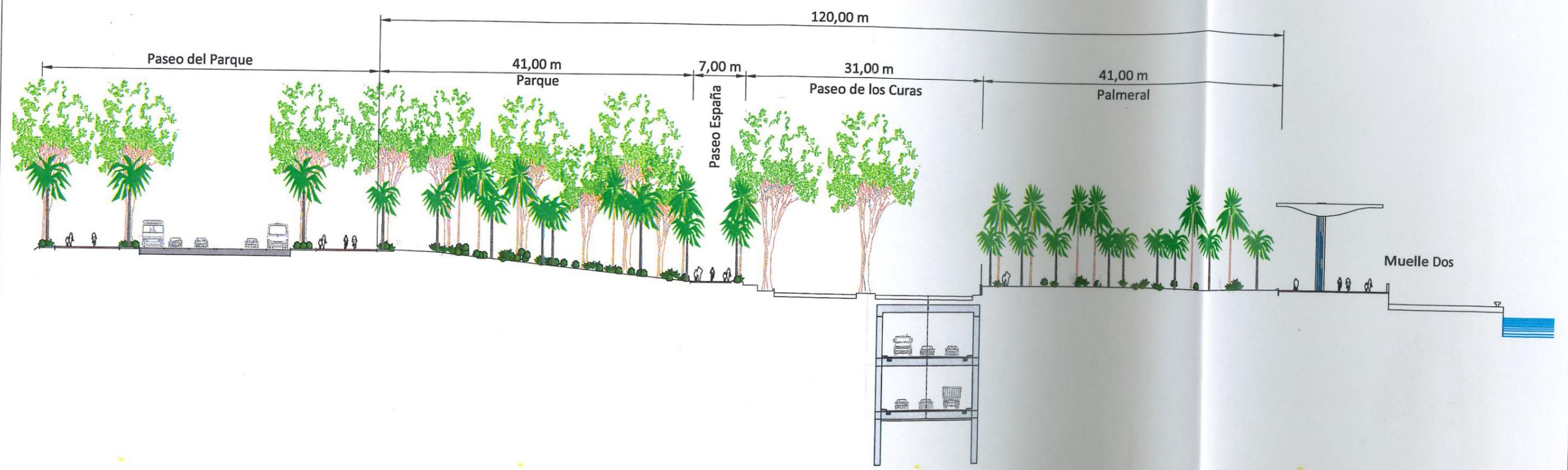
Puerto

Paseo de los Curas

La eliminación total de la circulación de vehículos en el actual Paseo de los Curas, que se deriva de la construcción de un túnel con dos niveles, abre un escenario de importante ampliación del Parque, en el espacio comprendido entre el Paseo de España y la valla portuaria, con una anchura de casi 30 metros y una longitud de unos 700 metros. Resulta, además una oportunidad de establecer mayores relaciones entre la zona de la ciudad donde se concentran los principales vestigios que definen su historia (zona de calle Alcazabilla) y los espacios más modernamente incorporados a la vida urbana en los terrenos portuarios y en el litoral.

Muy diferentes ideas de solución pueden plantearse para la transformación de este importante espacio de la ciudad, tanto en la estructura y concepto a aplicar como en los diseños concretos y en el desarrollo botánico. Es tema que debería ser objeto de un concurso de gran alcance, previa definición de unos objetivos básicos. Pero es una oportunidad para Málaga que completaría la iniciativa de Cánovas y Larios de finales del siglo XIX.

Paseo de los Curas



Avenida de Cánovas del Castillo

Ya en el Anteproyecto de vía subterránea antes referido se planteaba una solución de diseño para los espacios de superficie resultantes de la supresión del tráfico rodado en esta importante arteria de la ciudad. En la medida de lo posible se pretendía dar cumplimiento a lo acordado por el Ayuntamiento de la ciudad en mayo de 1904 para completar la actuación entonces en curso, de realización de lo que hoy es el Parque, pues se entendía que el Parque debía continuar como tal, y en la medida de los espacios disponibles, hasta llegar al litoral, hoy playa de La Malagueta. Más de 100 años después, se ofrece la oportunidad de completar aquel trascendental proyecto, clave de la Málaga que nos ha llegado desde nuestros antecesores.

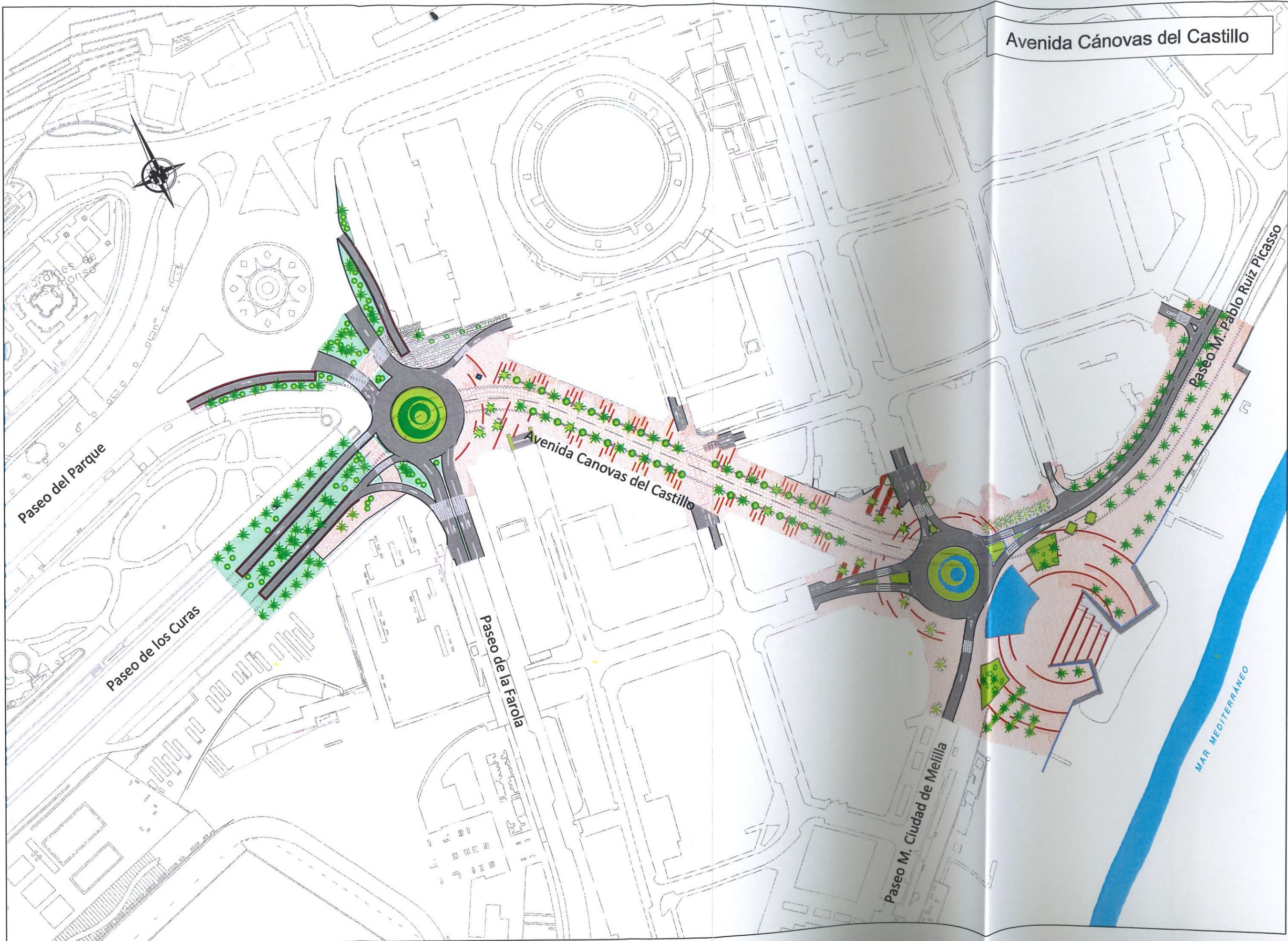
En el Anteproyecto de referencia se proponía también la realización de una gran plaza, sobre lo que hoy se denomina Plaza de La Malagueta, en la que la ciudad se abriría de forma completa y definitiva hacia el mar, razón y ser de su historia y también de su vida actual.

Avenida de Cánovas del Castillo

Ya en el Anteproyecto de vía subterránea antes referido se planteaba una solución de diseño para los espacios de superficie resultantes de la supresión del tráfico rodado en esta importante arteria de la ciudad. En la medida de lo posible se pretendía dar cumplimiento a lo acordado por el Ayuntamiento de la ciudad en mayo de 1904 para completar la actuación entonces en curso, de realización de lo que hoy es el Parque, pues se entendía que el Parque debía continuar como tal, y en la medida de los espacios disponibles, hasta llegar al litoral, hoy playa de La Malagueta. Más de 100 años después, se ofrece la oportunidad de completar aquel trascendental proyecto, clave de la Málaga que nos ha llegado desde nuestros antecesores.

En el Anteproyecto de referencia se proponía también la realización de una gran plaza, sobre lo que hoy se denomina Plaza de La Malagueta, en la que la ciudad se abriría de forma completa y definitiva hacia el mar, razón y ser de su historia y también de su vida actual.

Avenida Cánovas del Castillo



Paseo del Parque

Paseo de los Curas

Paseo de la Farola

Avenida Cánovas del Castillo

Paseo M. Ciudad de Melilla

MAR MEDITERRANEO

Paseo M. Pablo Ruiz Picasso

Paseo Marítimo de La Malagueta

La "fachada" de Málaga al mar en lo que hoy se conoce como playa de La Malagueta es, dejando aparte la valoración de las arquitecturas que la circundan, un espacio de una extraordinaria calidad y singularidad a todos los niveles. Su orientación sureste, su forma arqueada, su longitud (1,3 km) y proporciones, su accesibilidad y facilidad de relación con una gran ciudad, su entorno paisajístico, la "amabilidad" de sus aguas (temperatura, suave agitación, visuales abiertas, etc.) la configuran como un valor principal de la ciudad de Málaga, más reconocido por los extraños que nos visitan que por los propios malagueños.

El conjunto de actuaciones que se plantean en el presente Informe, orientadas como queda explicitado a la creación de nuevas áreas de centralidad, amén de pretender solucionar diversas problemáticas ligadas a los transportes y a la movilidad general, encuentran en la playa de La Malagueta la oportunidad de configurar un gran espacio representativo de la ciudad mediante la realización de un gran Paseo Marítimo peatonal, desde La Farola (Club Mediterráneo) hasta el espigón próximo a la calle Guttemberg. Como concesión dialéctica se podría decir que está llamada a ser la "Copacabana" europea.

Este Paseo podría disponer de una anchura para uso exclusivo peatonal de unos 15 metros (triple de lo actual), pista de bicicletas, jardinería y vía de servicio y acceso a los edificios inmediatos, sin aparcamientos en superficie. Esta solución es compatible con respetar el límite que se deriva del muro de mampostería que delimita la playa.

Junto a la gran plaza antes referida para la articulación de la nueva Avenida de Cánovas con el litoral, el nuevo Paseo debería iniciarse/concluir en sendos espacios tipo plaza en los que se resolviesen las relaciones con las respectivas continuidades y funcionalidades, aportando así un encuadre y definición claro y determinante del carácter de la actuación.

Se acompaña plano-croquis indicativo del emplazamiento de los que se propone y de los elementos básicos que debería incorporar su diseño.



Paseo de la Farola

Paseo M. Ciudad de Melilla

Avenida Canovas del Castillo

MAR MEDITERRANEO

Paseo de la Alameda



Paseo Marítimo de la Malagueta



Paseo M. Pablo Ruiz Picasso

Playa de La Vieta

9.2.5. *Centro de negocios y otras actividades*

La parcela de la actual Estación de Autobuses dispone, según la correspondiente ficha del PGOU, de una superficie de 16.318 m². Está circundada por las calles Mendivil, Paseo de los Tilos, Roger de Flor y Eguiluz. En dicho planeamiento se plantean de forma indicativa usos diversos, incluidos vivienda y comercial, proponiendo destinar una parte del suelo a plaza de barrio. Se remite a la realización de un Plan Especial de Reforma Interior, en el que se abre la posibilidad de incorporar, de forma justificada, usos y determinaciones urbanísticas diferentes a las allí meramente apuntadas.

El emplazamiento de esta parcela, inmediata al principal centro de transportes de la ciudad (AVE, Cercanías, autobuses interurbanos y urbanos, METRO), enlazada con el Aeropuerto por el tren de Cercanías en un tiempo de unos 10 minutos (menor al necesario para desplazarse entre terminales de aeropuertos importantes), con un acceso directo previsto con la Ronda Oeste, y muy cercana al Centro Histórico, ofrece unas condiciones de gran singularidad, que posiblemente no se repiten en ninguna otra ciudad española y quizás europea. Considero que son circunstancias a tomar en consideración para definir su futuro, incorporando el uso de oficinas. Un reciente informe ha planteado el déficit que afecta a Málaga en este tipo de espacios.



Centro de Negocios y otras actividades en la Antigua Estación de Autobuses

En otro orden de cosas, Málaga es cada vez más una ciudad de referencia para la atracción de todo tipo de eventos culturales, sociales, empresariales, etc., que demandan la disponibilidad de espacios adecuados en sus dimensiones, en sus ofertas de servicios y relaciones y en sus facilidades de accesos, requerimientos que en pocos lugares pueden ser satisfechos como en la parcela municipal que se liberaría al construirse el nuevo Intercambiador de Transportes en la Explanada de la Estación.

La conjunción de ambas circunstancias plantea la responsabilidad de abordar el estudio del aprovechamiento de tal parcela con visiones de alcance estratégico, justificando, previos los análisis que se estimen necesarios, proyectar un edificio singular en el que cabría integrar diversas funcionalidades: centro de negocios, oficinas, salas para eventos y reuniones empresariales (no masivos), coworking, hotel, centro comercial, y otros relacionados con los apuntados. Se trataría de ofrecer unas instalaciones modernas y adecuadas a las necesidades actuales, con proyección regional en base a sus inmejorables comunicaciones. En cualquier caso deberían ser tenidas en cuenta las necesidades del barrio en que se emplaza la parcela, sin menoscabo de su vocación como espacio de centralidad a nivel ciudad.

9.3. Evaluación económica y financiación

En el cuadro que se incluye a continuación se presenta el resumen de las valoraciones efectuadas para cada una de las propuestas presentadas. Se han realizado, en general, en base a ratios conocidos por el autor y por contraste con casos asimilables; en los casos en los que existen estudios anteriores se han considerado sus presupuestos para plantear la revisión que se indica en cada caso. Las valoraciones reflejadas no incluyen el tipo del IVA y deben considerarse como estimaciones iniciales meramente indicativas.

		Documento anterior	Valoración Actual
Estaciones de autobuses	Plaza de la Marina	104,5	40,0
	Explanada de la Estación	83,6	55,0
Aparcamiento	Plaza de la Marina (adecuación del actual)		3,0
	Puerto		18,0
	Ciudad de Melilla		15,0
Eje Litoral	Avda. M.A. Heredia		37,1
	Paseo de los Curas		32,2
	Avenida Cánovas del Castillo	38,7	42,3
	<i>Total Eje Litoral:</i>		111,6
Espacios urbanos	Explanada de la Estación		4,8
	Juan XXIII-Explanada Estación		---
	Plaza de la Marina		5,6
	Puerto		4,6
	Avda. M.A. Heredia		4,4
	Paseo de los Curas		5,5
	Avda. Cánovas del Castillo		3,6
	Paseo de la Malagueta		6,3
	<i>Total Espacios urbanos:</i>		34,8
Valoración total:		226,8	277,4

Nota: En las valoraciones actuales se han segregado las actuaciones de remodelación de los espacios urbanos de superficie que sí están incluidas en los Anteproyectos de Intercambiadores y de la Avenida Cánovas del Castillo, con objeto tanto de identificar el alcance de la creación de nuevos espacios urbanos como para plantear fórmulas de financiación y gestión diferenciadas.

En el cuadro resumen que se presenta a continuación se sugieren a título meramente indicativo posibles fórmulas para conseguir los recursos financieros necesarios, aunque sin cuantificar las posibles aportaciones, pues ello requiere análisis y gestión que superan muy ampliamente el alcance del presente Informe.

Se considera, en primera aproximación, que las nuevas terminales subterráneas de autobuses (intercambiadores de transporte) podrían tener dificultades para ser financiadas exclusivamente con los recursos que puedan llegar a generar por su operación y explotación. Los antecedentes conocidos en otras ciudades, especialmente Madrid, cuentan con un número de viajeros muy superior en proporción a las inversiones necesarias. Parece que podría ser necesario completar la financiación con aportaciones públicas de aquellos organismos involucrados en sus servicios y objetivos. Estas aportaciones podrían ser establecidas de una sola vez al inicio del expediente, o bien se podría considerar que en una fórmula concesional a un operador privado éste financiara la totalidad de la inversión y recibiera un pago anual por disponibilidad o algún tipo de tarifa técnica que complementarí sus ingresos de explotación. El estudio de la economía de estas nuevas instalaciones y la elaboración de un modelo económico – financiero deben proporcionar la información necesaria para decidir el planteamiento a llevar a cabo.

Los nuevos estacionamientos para vehículos privados parece que podrían autofinanciarse, máxime si se plantea que la restitución de la superficie y consiguiente creación de nuevos espacios urbanos quedaría a cargo del Ayuntamiento.

El nuevo Eje Litoral es una actuación de gran alcance en lo técnico y en lo económico, pero que resulta esencial para la viabilidad del plan global que aquí se plantea. Es elemento ya hoy totalmente necesario para la estructura de la ciudad, para resolver los accesos a las terminales de autobuses y para hacer posible la creación de nuevos espacios urbanos de gran calidad e importancia para la ciudad. Las condiciones técnicas conocidas de los espacios por los que habría de discurrir no ofrecen especiales dificultades ni costes anómalos. Como integrante principal del plan, parece que puede ser beneficiada su ejecución con fondos europeos y otros que hoy están disponibles para actuaciones que aporten beneficios ambientales y a la vida de los ciudadanos. Pero, a la vez, es un proyecto que ha de reportar beneficios a la accesibilidad al Puerto, a los transportes interurbanos, a las poblaciones de la provincia y a la propia ciudad, lo que justifica la implicación, en la forma concreta que se llegue a arbitrar, de los organismos competentes y responsables de las funciones beneficiadas.

Los nuevos espacios que se crearán como consecuencia de las diversas actuaciones propuestas son elementos que contribuirán de manera muy significativa a “hacer ciudad”, por lo que parece que al

Ayuntamiento correspondería gestionar su ejecución, contando también con fondos europeos, fundamentados asimismo en el plan global de actuaciones aquí planteado. Cabe considerar fórmulas de ejecución concesionada con pagos por disponibilidad en un plazo a estudiar, en el marco de la nueva Ley de Contratos del Sector Público.

Para complementar las necesidades financieras tanto del proyecto Eje Litoral como de las actuaciones de creación de nuevos espacios urbanos se contaría también con los aprovechamientos que se lleguen a asignar en el correspondiente Plan Especial de la parcela que ahora ocupa la Estación de Autobuses, parcela que siendo propiedad municipal permite llegar a obtener recursos que pueden ser suficientes para completar la financiación de este plan.

Resulta necesario avanzar en el estudio de todos los aspectos aquí expuestos, lo que requiere elaborar estudios técnicos que permitan conocer con la mejor precisión posible el alcance de las inversiones a realizar, así como un estudio económico – financiero que ilustre sobre las fórmulas de gestión y financiación más convenientes.

		Valoración Actual	Posibilidad de Financiación
Estaciones de autobuses	Plaza de la Marina	40,0	Propia + (1)
	Explanada de la Estación	55,0	Propia + (1)
Aparcamiento	Plaza de la Marina (adecuación del actual)	3,0	SMASSA
	Puerto	18,0	Propia
	Ciudad de Melilla	15,0	Propia
Eje Litoral	Avda. M.A. Heredia	37,1	
	Paseo de los Curas	32,2	
	Avenida Cánovas del Castillo	42,3	
	<i>Total Eje Litoral:</i>	111,6	<i>Fondos Europeos + (2) + (3)</i>
Espacios urbanos	Explanada de la Estación	4,8	
	Juan XXIII-Explanada Estación	---	Desarrollos urbanísticos
	Plaza de la Marina	5,6	
	Puerto	4,6	
	Avda. M.A. Heredia	4,4	
	Paseo de los Curas	5,5	
	Avda. Cánovas del Castillo	3,6	
	Paseo de la Malagueta	6,3	
<i>Total Espacios urbanos:</i>	34,8	<i>Fondos Europeos + (3) + (4)</i>	
Valoración total:		277,4	

Notas:

- (1) Posibles aportaciones de Junta de Andalucía, Diputación y Ayuntamiento.
- (2) Posibles aportaciones de Puerto, Junta de Andalucía, Diputación y Ayuntamiento.
- (3) Aplicación de valor de derechos de edificación en parcela de la estación actual.
- (4) Posible aportación del Ayuntamiento

10. Plan de acción

Se formula un esquema de actuaciones que podrían llevarse a cabo para llegar a alcanzar el objetivo de realización de los proyectos que han sido enumerados y descritos en sus aspectos conceptuales y básicos en las páginas que anteceden.

Se parte de que la operación y explotación de intercambiadores de autobuses y estacionamientos son actividades que han de proporcionar ingresos durante un amplio plazo de tiempo. No así la construcción de viales subterráneos o urbanización de espacios urbanos, en los que la aplicación de algún tipo de tasa por el uso no parece aplicable en los casos aquí propuestos. Las especiales condiciones que se darán por la ubicación y calidad global de las prestaciones que las nuevas instalaciones y equipamientos ofrecerán justifican la repercusión de los costos a los usuarios, especialmente en el caso de los estacionamientos, e incluso algún tipo de repercusión parcial de otros costes.

Pero como no parece, en primera aproximación, que la totalidad de las obras de infraestructuras e instalaciones que se proponen puedan llegar a quedar así financiadas, resulta necesario acudir a otras fórmulas complementarias para alcanzar los recursos necesarios, entendiendo que el plan que se propugna en el Informe cobra su pleno sentido en su conjunto, pues unas actuaciones se complementan con otras en orden a servir objetivos de la estrategia global antes definida.

Varias son las posibilidades complementarias de obtención de recursos que entiendo deben ser consideradas para su análisis y evaluación:

- a) Fondos Europeos, Fondo Verde del Clima, etc.
- b) Recursos obtenibles de los aprovechamientos de la parcela que ocupa la actual Estación de Autobuses, de propiedad municipal.
- c) Aportación de presupuestos públicos: Estado, Junta, Diputación y Ayuntamiento de Málaga se pueden considerar implicados. Estas aportaciones podrían revestir fórmulas de pago aplazado por disponibilidad y uso.

En el cuadro resumen que se presenta a continuación se indican las posibles fórmulas que podrían aplicarse, en principio, a la financiación de cada uno de los proyectos, y ello con independencia de la forma de gestión se llegue a adoptar para su ejecución y operación posterior.

10. Plan de acción

Se formula un esquema de actuaciones que podrían llevarse a cabo para llegar a alcanzar el objetivo de realización de los proyectos que han sido enumerados y descritos en sus aspectos conceptuales y básicos en las páginas que anteceden.

Se parte de que la operación y explotación de intercambiadores de autobuses y estacionamientos son actividades que han de proporcionar ingresos durante un amplio plazo de tiempo. No así la construcción de viales subterráneos o urbanización de espacios urbanos, en los que la aplicación de algún tipo de tasa por el uso no parece aplicable en los casos aquí propuestos. Las especiales condiciones que se darán por la ubicación y calidad global de las prestaciones que las nuevas instalaciones y equipamientos ofrecerán justifican la repercusión de los costos a los usuarios, especialmente en el caso de los estacionamientos, e incluso algún tipo de repercusión parcial de otros costes.

Pero como no parece, en primera aproximación, que la totalidad de las obras de infraestructuras e instalaciones que se proponen puedan llegar a quedar así financiadas, resulta necesario acudir a otras fórmulas complementarias para alcanzar los recursos necesarios, entendiendo que el plan que se propugna en el Informe cobra su pleno sentido en su conjunto, pues unas actuaciones se complementan con otras en orden a servir objetivos de la estrategia global antes definida.

Varias son las posibilidades complementarias de obtención de recursos que entiendo deben ser consideradas para su análisis y evaluación:

- a) Fondos Europeos, Fondo Verde del Clima, etc.
- b) Recursos obtenibles de los aprovechamientos de la parcela que ocupa la actual Estación de Autobuses, de propiedad municipal.
- c) Aportación de presupuestos públicos: Estado, Junta, Diputación y Ayuntamiento de Málaga se pueden considerar implicados. Estas aportaciones podrían revestir fórmulas de pago aplazado por disponibilidad y uso.

En el cuadro resumen que se presenta a continuación se indican las posibles fórmulas que podrían aplicarse, en principio, a la financiación de cada uno de los proyectos, y ello con independencia de la forma de gestión se llegue a adoptar para su ejecución y operación posterior.

Podrían considerarse muy diferentes formas de gestión para llevar a cabo un plan de actuaciones como el que aquí se presenta. Se apuntan aquí dos de ellas que parecen ofrecer mejores posibilidades en cuanto a agilidad y eficacia:

1. Asignación a una sociedad municipal de la gestión del conjunto de actuaciones, con creación de una unidad separada de sus actividades habituales, tanto en sus aspectos técnicos como administrativos. También podría crearse una nueva sociedad para estos fines determinados. Esta sociedad municipal gestionaría los recursos, controlaría las actuaciones, podría adjudicar concesiones de algunas de las actividades y cualquier otra actividad necesaria para la mejor ejecución del proyecto global y su gestión posterior.
2. Planteamiento de fórmulas de colaboración público-privada (APP) en los proyectos, construcción y operación por plazo previamente determinados, por aplicación de la nueva Ley de Contratos del Sector Público. Este sistema requeriría, de manera similar al caso anterior:
 - a) Elaboración de Anteproyectos de todos los elementos, adaptando, en su caso, los existentes.
 - b) Elaboración de Pliego de Condiciones que regule la licitación del concurso para contrato de concesión.
 - c) Convocatoria de concurso para adjudicar tal contrato., en el que deberían valorarse las soluciones constructivas que se aporten, los plazos de concesión y las condiciones económicas, a partir de unos mínimos previamente establecidos en los Pliegos.

No necesariamente, aunque sí parece lo más conveniente, cabría gestionar todas y cada una de las actuaciones propuestas bajo estas fórmulas, pudiendo quedar segregadas para otras formas de gestión - como meras obras públicas, por ejemplo - algunas de las obras. En cualquier caso es este un asunto a analizar por la administración municipal con rigor y evitando apriorismos, buscando la máxima eficacia y rentabilidad social y económica.

La participación de diferentes departamentos municipales, tales como Empresa Municipal de Transportes, Gerencia de Urbanismo, Movilidad, Economía, Medio Ambiente, Turismo, resulta de principal interés en el desarrollo de un plan de la amplitud y diversidad como el que aquí se plantea.

De forma paralela han de llevarse a cabo los estudios complementarios apuntados en diversos apartados de este Informe:

- a) Ordenación vial concordante con las nuevas actuaciones.
- b) Demanda de plazas de estacionamiento, tanto para residentes como para rotación, con planteamiento de tarifas progresivas en función de congestión.
- c) Análisis de mercado de los posibles usos a asignar a la parcela de la Estación.
- d) Estudio económico-financiero básico para analizar los parámetros económicos a considerar en una posible concesión.
- e) Pliegos de Condiciones para la elaboración de los Anteproyectos necesarios, y para el concurso para otorgar la concesión tipo APP, en su caso.
- f) Ordenación de líneas y servicios de transporte interurbano, en colaboración con la Junta de Andalucía y el Consorcio de Transportes de Málaga.
- g) Plan Especial de Reforma Interior relativo a la parcela de la actual Estación de Autobuses (SUNC-R-P-11).

La elaboración de estos estudios debería ser abordada de forma simultánea a la actualización, en los casos señalados, y nueva redacción de Anteproyectos de obras a realizar, evitando así innecesarias dilaciones.

11. Efectos y beneficios esperables

A lo largo del presente Informe han quedado expuestos antecedentes, necesidades, objetivos, estrategias y soluciones relativas al tema objeto del mismo, incorporando opiniones y comentarios en los que se han puesto de manifiesto razones y justificaciones de aquellos planteamientos. De la presentación pormenorizada, aunque muy simplificada, de cada actuación que se propone, cabe deducir con facilidad las principales aportaciones que ofrecen en aspectos de la vida urbana general y, a la vez, en localizaciones concretas de la geografía de la ciudad. A modo de resumen con visión global cabe reseñar los siguientes efectos y beneficios que pueden esperarse de su realización:

- Notable mejora de los servicios que se ofrecen en las terminales de autobuses.
- Acercamiento de las poblaciones del Área Metropolitana y de influencia.
- Se favorecen las relaciones entre poblaciones y el Centro de Málaga.
- Se impulsa la intermodalidad y el transporte público.
- Reducción de los tiempos de desplazamiento al facilitar los accesos a las terminales.
- Solución a la movilidad Este – Oeste en la zona litoral de la ciudad.
- Se contribuye a liberar el Centro de los efectos del tráfico de paso.
- Superación de los efectos “barrera” del tráfico rodado en relación con el litoral.
- Se reducen emisiones y consumo de energía por circulación más fluida.
- Aportación a la seguridad vial por segregación de usuarios y eliminación de conflictos.
- Mejora del paisaje urbano por reducción notable de la presencia de los vehículos.
- Incorporación de espacios para nuevas tecnologías en el campo de la movilidad.
- Importante extensión de los espacios urbanos de calidad y referencia como ciudad.
- Se mejoran las condiciones de vida en dos importantes barrios cercanos al Centro.
- Notable ampliación del Parque: incorporación del Paseo de los Curas como jardines.
- Solución a las relaciones con el mar y con el Puerto: verdadera y definitiva integración.
- Realización de un gran Paseo Litoral en toda la playa de La Malagueta.
- Mejora de la imagen de Málaga como ciudad moderna y eficiente.
- Creación de empleos estables en las nuevas instalaciones de transportes.
- Creación de empleo durante la construcción de las diferentes obras.
- Se contribuye a la dinamización económica y a la diversificación de actividades.

11. Efectos y beneficios esperables

A lo largo del presente Informe han quedado expuestos antecedentes, necesidades, objetivos, estrategias y soluciones relativas al tema objeto del mismo, incorporando opiniones y comentarios en los que se han puesto de manifiesto razones y justificaciones de aquellos planteamientos. De la presentación pormenorizada, aunque muy simplificada, de cada actuación que se propone, cabe deducir con facilidad las principales aportaciones que ofrecen en aspectos de la vida urbana general y, a la vez, en localizaciones concretas de la geografía de la ciudad. A modo de resumen con visión global cabe reseñar los siguientes efectos y beneficios que pueden esperarse de su realización:

- Notable mejora de los servicios que se ofrecen en las terminales de autobuses.
- Acercamiento de las poblaciones del Área Metropolitana y de influencia.
- Se favorecen las relaciones entre poblaciones y el Centro de Málaga.
- Se impulsa la intermodalidad y el transporte público.
- Reducción de los tiempos de desplazamiento al facilitar los accesos a las terminales.
- Solución a la movilidad Este – Oeste en la zona litoral de la ciudad.
- Se contribuye a liberar el Centro de los efectos del tráfico de paso.
- Superación de los efectos “barrera” del tráfico rodado en relación con el litoral.
- Se reducen emisiones y consumo de energía por circulación más fluida.
- Aportación a la seguridad vial por segregación de usuarios y eliminación de conflictos.
- Mejora del paisaje urbano por reducción notable de la presencia de los vehículos.
- Incorporación de espacios para nuevas tecnologías en el campo de la movilidad.
- Importante extensión de los espacios urbanos de calidad y referencia como ciudad.
- Se mejoran las condiciones de vida en dos importantes barrios cercanos al Centro.
- Notable ampliación del Parque: incorporación del Paseo de los Curas como jardines.
- Solución a las relaciones con el mar y con el Puerto: verdadera y definitiva integración.
- Realización de un gran Paseo Litoral en toda la playa de La Malagueta.
- Mejora de la imagen de Málaga como ciudad moderna y eficiente.
- Creación de empleos estables en las nuevas instalaciones de transportes.
- Creación de empleo durante la construcción de las diferentes obras.
- Se contribuye a la dinamización económica y a la diversificación de actividades.

12. Conclusión

En las páginas que anteceden han quedado expuestos tanto los argumentos justificativos de las actuaciones que se proponen, como las características básicas de las mismas, pero siempre en un enfoque conceptual prevalente, a reserva de los necesarios ajustes en las definiciones y alcances de cada una de ellas. No debe perderse de vista que el documento elaborado tiene alcance y desarrollo a nivel de Informe, que identifica actuaciones y apunta ideas de soluciones, pero que no las estructura ni diseña. Puede servir para dar inicio a un programa de acción municipal y ofrecer base para los análisis de tipo estratégico, que han de fundamentar la toma de decisiones previas a su gestión y desarrollo técnico.

Dos ideas básicas expresadas en este Informe cabría recordar aquí:

- Visión estratégica y global del transporte de personas en autobuses interurbanos como elemento principal para consolidar la centralidad metropolitana de Málaga.
- Necesidad y oportunidad de las actuaciones propuestas para crear espacios de centralidad complementarios del Centro Histórico.

Como bien se dice en un reciente Informe de la Empresa Municipal de Transportes respecto al transporte público en autobús:

“Es un modo muy competitivo de viajar, a precio muy reducido, y con una cantidad de destinos que ningún otro modo de transporte puede ofrecer, Por tanto, su potencial es enorme. Sin embargo, las inversiones en infraestructuras en los últimos años no están a la misma altura que en otros modos de transporte, como el ferrocarril metropolitano, la larga distancia, el avión o el barco”.

Se ha presentado en este Informe un plan ciertamente ambicioso, pero que quien suscribe considera muy necesario, oportuno y viable. Se trata de un conjunto de medidas de planificación y proyectos diversos, orientados todos al fin común de mejorar la utilización y rentabilidad social de los transportes públicos, a resolver aspectos de la estructuración territorial y urbana, y a la creación y mejora de la calidad de espacios urbanos de gran interés para la vida de los ciudadanos de Málaga y de sus visitantes.

Se ofrecen soluciones de integración de usos múltiples y necesarios en una ciudad como la Málaga de hoy, facilitando intercambios y relaciones, y creando nuevos espacios para una vida urbana más moderna, diversa y de gran calidad.

El reto se establece en las capacidades de gestión que se esté en condiciones de ofrecer, pues las posibilidades financieras existen en las actuales circunstancias, particularmente si se toma la decisión de contar con el capital privado, en alguna de las formas posibles legalmente.

El proyecto global que se presenta ofrece la oportunidad para otro gran "salto" adelante de Málaga, y para que los malagueños no lleguen a sufrir los inconvenientes que pueden acompañar al éxito de sus crecimientos actuales, cosa que ocurrirá si no se actúa, lo que sería la más costosa de las elecciones posibles. Es tiempo de no incurrir en el ensimismamiento ni en la complacencia por lo ya conseguido, pues la competitividad de la sociedad actual así lo demanda.

No es un programa especialmente complejo y que requiera largo plazo, pero sí que debería ser objeto de una gestión interna consensuada por las diferentes fuerzas políticas de forma que concitara el apoyo de todos o, al menos, de unas mayorías claras.

Málaga, febrero de 2019

El Autor del Informe:

Fdo.: José P. Alba García.
Ing. de Caminos, Canales y Puertos