



# PLAN MÁLAGA LITORAL

Planteamiento general y actuaciones

Consultor: José P. Alba García

Julio de 2021



*ÍNDICE*

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>3</b>
<b>2. OBJETIVOS DEL DOCUMENTO .....</b>	<b>5</b>
<b>3. ANTECEDENTES .....</b>	<b>6</b>
<b>4. ÁREA DE INFLUENCIA METROPOLITANA .....</b>	<b>8</b>
4.1. Definiciones y conceptos básicos .....	8
4.2. Geografía .....	11
4.3. Población .....	13
4.4. Territorio y ciudades .....	16
4.5. Transportes .....	19
4.6. Economía .....	22
4.7. Naturaleza.....	24
4.8. Evolución histórica .....	26
4.9. Momento actual.....	30
4.10. Prognosis .....	33
<b>5. PLAN MÁLAGA LITORAL .....</b>	<b>36</b>
5.1. Objetivos y estrategias .....	36
5.2. Acciones anteriores .....	40
5.3. Aspectos generales.....	42
5.4. Justificación y oportunidad .....	44

5.5.	Actuaciones propuestas.....	46
5.5.1.	Terminales de transporte.....	47
5.5.2.	Eje Litoral Soterrado .....	57
5.5.3.	Centralidad .....	70
5.5.4.	Nuevos espacios libres y verdes .....	72
5.5.5.	Áreas libres de emisiones.....	77
5.5.6.	Aparcamientos.....	79
5.5.7.	Centro de negocios en la parcela de Los Tilos.....	81
5.5.8.	Rehabilitación de barrios .....	83
5.5.9.	Reutilización de aguas.....	86
5.6.	Evaluación económica de las actuaciones .....	87
<b>6.</b>	<b>IMPACTOS .....</b>	<b>88</b>
6.1.	Evaluación socioeconómica: Beneficio / Coste .....	88
6.2.	Efectos positivos, potencialidades y debilidades .....	91
6.3.	Costes de la no ejecución.....	100
<b>7.</b>	<b>FORMAS DE GESTIÓN .....</b>	<b>102</b>
7.1.	Planificación y Ejecución .....	102
7.2.	Financiación .....	105
7.3.	Programación.....	106
<b>8.</b>	<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>107</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

---

Desde el año 2019 el Ayuntamiento de Málaga viene desarrollando diversas actuaciones encaminadas a consolidar el papel de núcleo cabecera y referencia en un amplio territorio de la provincia que sirve de asentamiento a numerosas poblaciones, mediante el planteamiento de acciones de mejora y de ampliación de las soluciones de transporte de personas. Consideraciones de índole económica, ambiental y social justifican las especiales atenciones que han de prestarse a esta importante cuestión. Las particulares condiciones de la región metropolitana a servir demandan fórmulas de transporte eficientes, seguras y fiables, que requieren la aplicación de soluciones innovadoras y de amplia visión que han de otorgar al autobús un papel principal en la atención de las necesidades planteadas.

Se pretende, a la vez, ofrecer soluciones a la movilidad en el área central que se traduzcan en la liberación de grandes espacios hoy ocupados por viales rodados de forma que resulten ampliadas de forma muy significativa las áreas peatonales y verdes, lo que ha de repercutir en gran mejora de la calidad urbana en el Centro y en el conjunto de la ciudad, así como en solución definitiva de la integración de la ciudad con el litoral marítimo.

Ya en el *Informe sobre la articulación del transporte de viajeros metropolitanos e interurbanos y sus relaciones con la movilidad central de la ciudad de Málaga* (José P. Alba García, 2019) se indicaba:

*“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”.*

La salida del proceso de pandemia sanitaria que viene afectando al mundo desde hace algo más de un año plantea escenarios de análisis y decisión que refuerzan, si cabe, las argumentaciones establecidas en el Informe de febrero de 2019, particularmente por la versatilidad y adaptabilidad del autobús como sistema de transporte en un espacio regional amplio y diverso.

En apartados siguientes del presente Informe se recogerán los objetivos y contenidos del que se ha venido en denominar PLAN MALAGA LITORAL, con el que el Ayuntamiento pretende aportar nuevos impulsos al crecimiento y desarrollo de la ciudad y a consolidar y ampliar su liderazgo. Con el presente Informe y el que redacta el arquitecto Salvador Moreno Peralta se elaborará un documento conjunto de presentación del ya referido Plan, completando y actualizando los que fueron presentados de forma inicial en 2019.

## 2. OBJETIVOS DEL DOCUMENTO

---

De acuerdo con lo establecido por las condiciones del contrato de asistencia técnica N°L09/2021 tramitado por PROMALAGA para el Ayuntamiento de esta ciudad,

*“El objeto del presente contrato es la elaboración de un documento comprensivo de las actuaciones del Plan Málaga Litoral (PML), incluyendo una presentación de su planteamiento general y criterios, una descripción pormenorizada de sus actuaciones y sus costes, una evaluación socio económica y de impactos y una propuesta para su forma de gestión”.*

El presente Informe se plantea, pues, como una actualización y desarrollo del Informe anterior, manteniéndose las ideas y principios que fundamentaron aquél, por lo que se evitará, por lo general, repetir aquí cuestiones ya planteadas en dicho Informe anterior. En todo caso se refiere el presente Informe de forma principal a las diversas infraestructuras que se integran en el Plan Málaga Litoral, tratándose en el Informe del arquitecto Moreno Peralta con mayor desarrollo los aspectos de índole urbanística y territorial.

Con el fin de dejar mejor establecido el contexto territorial y poblacional al que se refiere el presente Plan, se incorpora aquí una presentación ampliada de los datos definitorios de lo que se viene en denominar Área de Influencia Metropolitana de Málaga, concepto de algo mayor alcance que el Área Metropolitana, como se explicará más adelante.

Comoquiera que hasta el momento de redactar el presente Informe se han elaborado diversos Estudios referidos a distintos elementos integrados en el Plan Málaga Litoral, se incorporarán las informaciones y datos obtenidos de estos nuevos Informes y Estudios, en los casos que estuvieren disponibles.

### 3. ANTECEDENTES

---

Como conjunto de actuaciones relacionadas y encaminadas a fines comunes, las actuaciones incluidas en el PLAN MALAGA LITORAL fueron presentadas en los Informes elaborados en el año 2019 por el arquitecto Salvador Moreno Peralta y por quien suscribe el presente Informe. Anteriormente, entre los años 2001 y 2008, se habían elaborado Estudios de diverso alcance orientados a resolver aspectos parciales de los que ahora se integran en PML:

- *“Estudio de Soluciones Alternativas para el Paso Subterráneo bajo el Paseo de los Curas”*, elaborado por TYPESA en 2001.
- *“El transporte público en Málaga. Una aproximación a su diseño integral”* (EMT S.A.M. Ayto. de Málaga, 2003).
- *“Anteproyecto de intercambiador modal nº2 en el nudo Guadalmedina – Alameda”* (Ayto. de Málaga, 2005).
- *“Estudio Previo para la Ordenación de la Movilidad en las Zonas Centro y Este del Eje Litoral”*, elaborado por CONSULTRANS en 2005.
- *“Anteproyecto Constructivo de la Ordenación Viaria del Eje Litoral Este. Tramo: Paseo de los Curas a Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso”*. Elaborado por URBACONSULT (antigua denominación de ARCS), tuvo dos fases:
  - *Estudio de Alternativas* (2006).
  - *Fase de Anteproyecto* (2008).
- Entre las dos fases descritas en el punto anterior, la Fundación CIEDES encargó a CONSULTRANS el *“Estudio de la movilidad de la zona de La Malagueta – Cánovas del Castillo en el escenario del Plan Especial del Puerto”*.
- *“Anteproyecto de Intercambiador en la Plaza de la Marina, 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 de la Explanada de la Estación de Málaga”* (Ayto. de Málaga, 2010).

En los dos últimos años el Ayuntamiento, a través de PROMALAGA, ha contratado varios trabajos técnicos encaminados a analizar diversos elementos y aspectos comprendidos en el Plan Málaga Litoral, entre los que cabe destacar los siguientes:

- En 2019, PROMALAGA encarga la elaboración del *“Estudio de la demanda de transporte en relación con el desarrollo de las nuevas estaciones de autobús y del viario litoral de la ciudad de Málaga”* a la consultora ESTUDIO 7.
- En 2020, PROMALAGA encarga a ARCS la elaboración del *“Estudio de Alternativas de Soterramiento en el tramo Paseo de los Curas del Vial Litoral”*.
- En 2020, PROMALAGA encarga a la UTE INESTRA-ESTUDIO 7 la elaboración del *“Estudio funcional de las estaciones de la Explanada de la Estación y de la Plaza de la Marina en Málaga”*.
- También en 2020, PROMALAGA encarga la elaboración del *“Estudio de alternativas de ordenación viaria del eje litoral soterrado”* a ARCS.
- Desde 2019, el Ayuntamiento de Málaga y PROMALAGA han contratado otros estudios y asesorías técnicas relacionadas con diferentes aspectos del PLAN MÁLAGA LITORAL.

Es así que se ha conseguido avanzar de forma significativa en el conocimiento de las problemáticas que afectan a los elementos principales del PML a nivel de documentos de planificación, restando para etapas posteriores el desarrollo de estudios de mayor detalle para la definición precisa de las obras a realizar, así como para las formas posibles de gestionar su ejecución y explotación. Se va siguiendo, pues, el programa que en su día definió la Dirección de Infraestructuras y Proyectos para el desarrollo del Plan Málaga Litoral.

### 4. ÁREA DE INFLUENCIA METROPOLITANA

---

#### 4.1. Definiciones y conceptos básicos

El área metropolitana de Málaga quedó definida jurídicamente mediante el Decreto 213/2006, de 5 de diciembre, publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía número 250 de 29 de diciembre del mismo año. Comprende los términos municipales (13) de Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Almogía, Álora, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Coín, Málaga, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán. Esta definición se apoyó en el Plan de la Aglomeración Urbana de Málaga de 1995, y ha venido provocando controversias derivadas de la comparación de los criterios aplicados en otras áreas metropolitanas de Andalucía. Incluía entonces una población total de 720.000 residentes censados.

El amplio período transcurrido (26 años) y la importante transformación producida desde 1995 tanto en los hábitos de la población como en la oferta de infraestructuras de comunicaciones, fundamentan, a juicio de quien suscribe el presente Informe, la necesidad de aplicar nuevos análisis y criterios para definir y delimitar el territorio y las poblaciones que en la actualidad deberían ser consideradas en el ámbito de lo que hemos venido en denominar Área de Influencia Metropolitana de Málaga. Y ello sin menoscabo de que, en el ejercicio de las competencias administrativas, por los organismos que correspondan se planteen nuevos estudios detallados y nuevas propuestas a consensuar con los municipios que resulten involucrados.

En ausencia de tales estudios y propuestas, se plantea aquí una delimitación territorial que abarca 31 nuevos municipios, incorporando a los antes citados los siguientes: Algarrobo, Almáchar, Antequera, Ardales, Arenas, Benamargosa, Benamocarra, Carratraca, Casarabonela, Colmenar, Comares, Cútar, El Borge, Frigiliana, Fuengirola, Guaro, Iznate, Macharaviaya, Marbella, Mijas, Moclinejo, Monda, Nerja, Ojén, Riogordo, Torrox, Valle de Abdalajís, Vélez Málaga,

Villanueva de la Concepción, Villanueva del Rosario y Villanueva del Trabuco. De esta manera se conforma una agrupación de 44 términos municipales en total, que en la actualidad (2020) suman 1.450.000 habitantes censados. Dadas las características particulares de la economía de la provincia, resulta conveniente tomar en consideración una población residente no incluida en la cifra anterior del orden de un 10% adicional.

Para establecer la delimitación antes referida se han aplicado tres conceptos definitorios básicos, evaluándolos de forma cualitativa y estimativa en los b) y c):

- a) Tiempo máximo de acceso al núcleo principal (Málaga) de 1 hora, utilizando transporte por carretera o por ferrocarril de cercanías.
- b) Relaciones de tipo recurrente entre las poblaciones derivadas de una alta implicación económica y social.
- c) Sentido de unión cara a la proyección y comunicación con el exterior.

El urbanista inglés Greg Clark, inspirador de los conceptos aplicados en la definición y organización del Randstadt (Países Bajos), en su libro *Global Cities* (2016) propugna extender el concepto de ciudad global y ciudad región más allá de las grandes aglomeraciones mundiales, aplicándolo a ciudades medias en las que, según propone en tal publicación, se den las siguientes circunstancias:

- a) Economía internacionalizada.
- b) Sin funciones políticas o administrativas.
- c) Vivibles y atractivas.
- d) Ofrecen ventajas adicionales diversas.
- e) Centro de cultura y de enseñanza.
- f) Lugar para la creatividad y la innovación.
- g) Vida natural accesible.

La oferta de vías de comunicación, que no solamente comunican actualmente con la ciudad cabecera, Málaga, sino también a las diferentes poblaciones entre sí, reúne condiciones de calidad que contribuyen a que se presenten iguales oportunidades en el conjunto del territorio delimitado, aportando connotaciones de equilibrio para el desarrollo de todas las poblaciones y, por consiguiente, de equidad y estabilidad social. La extensión en curso de las ofertas de calidad en las telecomunicaciones es un elemento clave para la consolidación de estas condiciones de equilibrio y equidad.

En definitiva, se ha tratado de definir un territorio y población según las ideas también planteadas por Sergio Boisier Etcheverry en su conocida publicación del año 2006 relativa al concepto de ciudad-región, como *“agrupación multipolar que desarrolla sistemas productivos locales y proyectos de futuro comunes que sirven de base para una inserción exitosa en los mercados internacionales y que proyectan de forma unitaria su imagen y relaciones con el exterior”*.

El Plan Málaga Litoral se concibe como importante elemento movilizador de la aplicación y desarrollo de estas ideas y conceptos, en una estrategia marcada por las oportunidades que se ofrecen en el actual momento de Málaga - ciudad y provincia -, y de los escenarios favorables para las inversiones en proyectos públicos que aporten calidad, eficiencia y rentabilidades económicas y sociales.

## 4.2. Geografía

Los condicionantes geográficos de la provincia de Málaga han venido históricamente modulando las relaciones socioeconómicas entre sus poblaciones, así como de éstas con el resto de Andalucía y España.

La aglomeración urbana de la ciudad de Málaga ocupa la mayor parte de la Hoya de Málaga, denominación con la que se conoce a la llanura aluvial costera formada por las desembocaduras de los ríos Guadalmedina y Guadalhorce. Al Norte, se ubican los Montes de Málaga, que llegan a alcanzar los 1.032 metros sobre el nivel del mar en la Cresta de la Reina.

Hacia el Oeste, se extiende el Valle del Guadalhorce, caracterizado por el cultivo de hortalizas y frutales, aunque también territorio para la expansión urbanística del área de influencia de Málaga.

Por el litoral, hacia Occidente, se extiende la Costa del Sol desde Torremolinos hasta Guadiaro, ya en la provincia de Cádiz. Entre Torremolinos y Marbella el área urbanizada se extiende desde las laderas de Sierra Blanca y Sierra de Mijas hacia el mar. La Costa del Sol Oriental y la Axarquía se configuran en torno al río Vélez, donde se ha extendido ampliamente el cultivo de subtropicales, desarrollándose una importante industria agroalimentaria.

El Plan Málaga Litoral extiende su influencia a cuatro conjuntos de municipios: Costa del Sol Occidental, Valle bajo del Guadalhorce, Axarquía – Costa del Sol Oriental y Málaga capital, y ello con independencia de las definiciones administrativas concernientes al Área Metropolitana o a la Aglomeración Urbana. Estos cuatro conjuntos esenciales se pueden delimitar en base a elementos geográficos tales como el litoral, las Sierras de Mijas y de la Nieves y los Montes de Málaga.

A estos cuatro espacios y poblaciones más directamente involucrados, cabría añadir otros dos: los municipios emplazados en los Montes de Málaga y aquellas poblaciones ubicadas al Norte de la cadena montañosa que rodea la parte Sur de la provincia.

# PLAN MÁLAGA LITORAL

## Planteamiento general y actuaciones



Fig. nº1: Esquematación de la geografía de la provincia de Málaga (Elaboración propia).

### 4.3. Población

La provincia de Málaga es, de acuerdo con los datos del padrón municipal a fecha de 1 de enero de 2020, la segunda en población en Andalucía con 1.685.920 habitantes, sólo por detrás de Sevilla, y la sexta a nivel nacional. La ciudad de Málaga, de acuerdo con la misma fuente, es también la sexta ciudad de España en número de habitantes, con 578.460, siendo además la mayor ciudad de entre las que no son capitales autonómicas.

En la franja litoral de la Costa del Sol es donde se concentra principalmente la población, destacando municipios como Marbella con cerca de 150.000 habitantes censados, Mijas, Fuengirola, Torremolinos, Benalmádena, Vélez Málaga y Rincón de la Victoria. Es además en estos municipios donde existe un porcentaje representativo de población extranjera, compuesta principalmente por ciudadanos procedentes de países de la Unión Europea. En el Valle del Guadalhorce, Alhaurín de la Torre, Cártama, Alhaurín el Grande y Coín son los municipios más poblados. En el interior, Antequera es la ciudad con mayor población.

Atendiendo a los conjuntos de municipios antes señalados, las cifras de población para el año 2020 son:

	Habitantes
Málaga Ciudad	578.460
Costa del Sol Occidental	457.993
Valle del Guadalhorce	149.232
Axarquía – Costa del Sol Oriental	193.689
Montes de Málaga	13.553
Norte	55.778
<b>Total</b>	<b>1.448.705</b>

*Tabla nº1: Población del Área de Influencia Metropolitana en el año 2020 (Fuente: INE).*

### PLAN MÁLAGA LITORAL

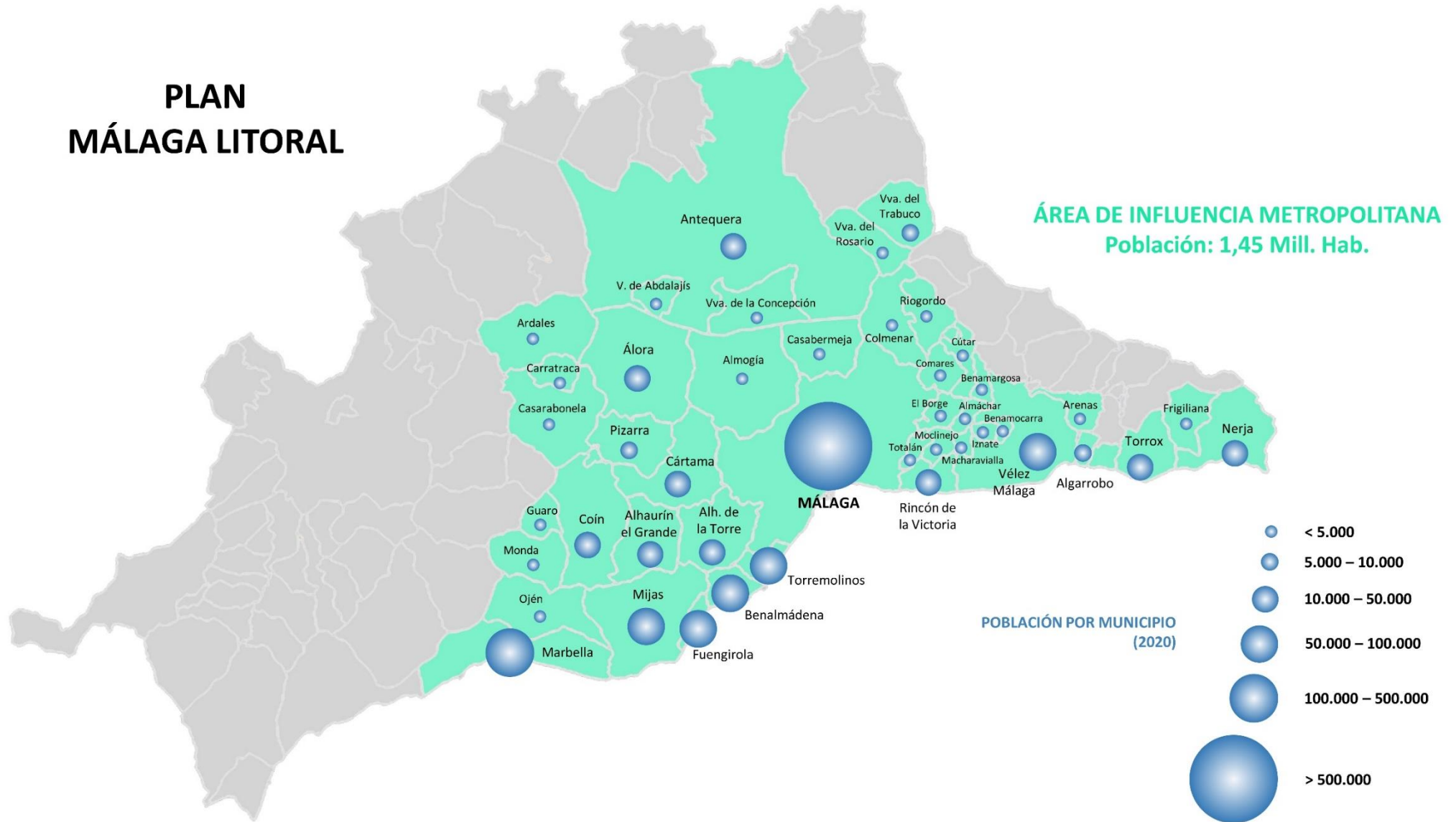


Fig. nº2: Población en el Área de Influencia Metropolitana del Plan Málaga Litoral (Fuente: ARCS, con datos del INE).



En la figura nº2 de la página anterior se presenta la población en el Área de Influencia Metropolitana del PLAN MÁLAGA LITORAL. Atendiendo a este ámbito geográfico, formado por 44 municipios, se presenta en el siguiente gráfico la evolución de la población entre 1996 y 2020, en comparación con Andalucía (sin contar la provincia de Málaga), con el conjunto de la provincia y con la ciudad de Málaga.

Cabe reseñar el importante crecimiento de los municipios que forman el Área de Influencia Metropolitana, evolución aún más destacada si se descuenta la participación del término municipal de Málaga.

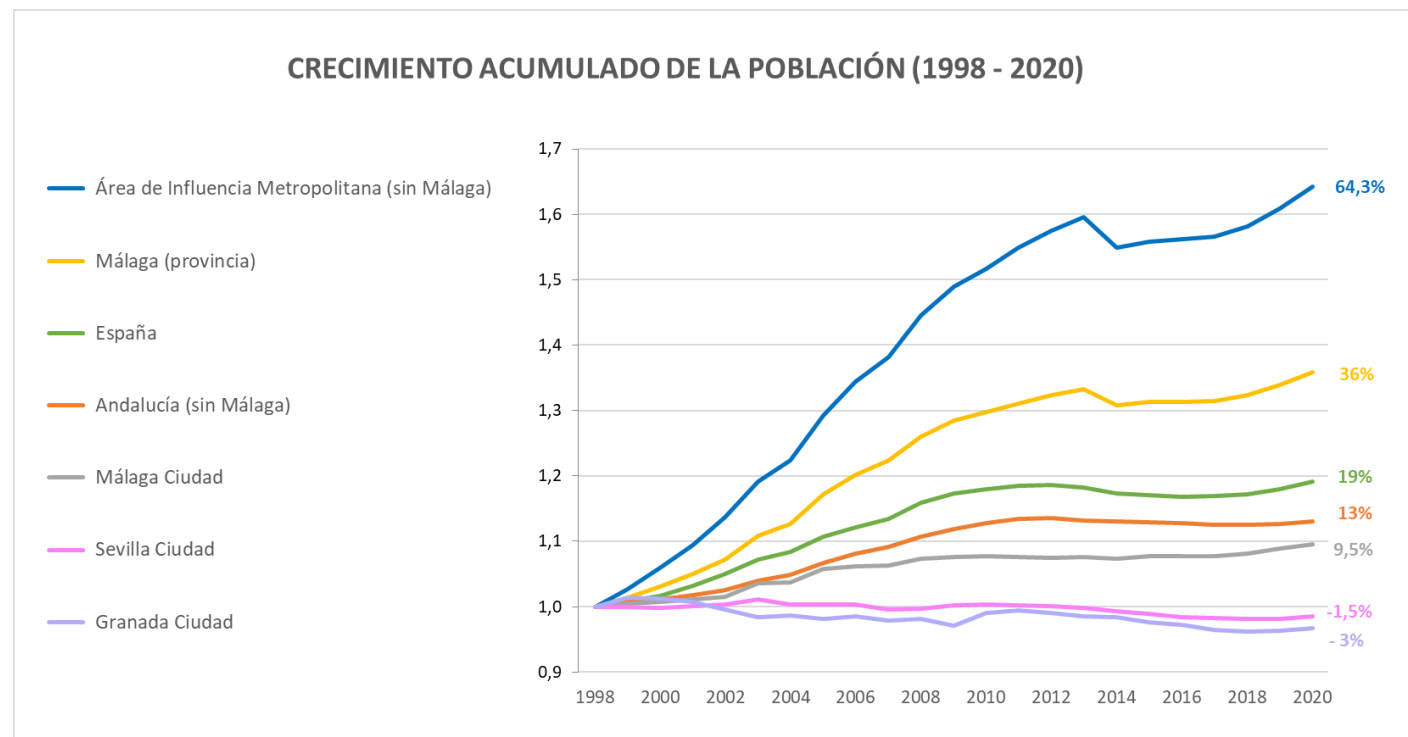


Fig. nº3: Evolución de la población (Fuente: INE).

### 4.4. Territorio y ciudades

Haremos aquí una sucinta referencia a la estructura poblacional en el Área de Influencia Metropolitana de Málaga durante el período en que se ha gestado la organización actual, por lo que puede aportar de conocimiento de sus antecedentes.

Ya se ha citado la significativa repercusión de los condicionantes geográficos en el devenir histórico de la provincia, y no volveremos aquí sobre ellos. Hasta las décadas finales del siglo XX la población se asentaba en núcleos dispersos en el territorio con vida casi completamente autónoma y con muy escasas relaciones entre ellos. Sus economías se apoyaban en la agricultura, la ganadería y la pesca fundamentalmente, excepción hecha de las escasas industrias sobrevivientes en Málaga del esplendor y desarrollo iniciado a mediados del siglo XIX, con algunas “incrustaciones” más recientes fruto de iniciativas públicas (Intelhorce, Standard y alguna otra). En cualquier caso, los horizontes de futuro de Málaga y provincia no eran nada halagüeños a la altura de los inicios de los años 60 del pasado siglo.

El inicio de unas actividades turísticas organizadas, particularmente alrededor de la figura de Torremolinos, y la realización de algunas importantes inversiones públicas tales como la carretera de Nuevo Acceso desde Las Pedrizas y las presas de La Concepción, Guadalhorce y Guadalteba, unidas a la creación de la Universidad, plantearon en los años 70 unos escenarios esperanzadores, no obstante, el enorme atraso acumulado y las dificultades sociopolíticas del momento. Esas circunstancias, junto a otras, posiblemente explican el muy notable crecimiento de la población de Málaga – ciudad en esa década (del orden del 35%). Las nuevas estructuras democráticas que empezaron a operar en los años 80, acompañadas por la plena integración de España en Europa, fueron creando las condiciones necesarias para el enorme impulso modernizador y de avances socioeconómicos del que viene disfrutando desde entonces nuestra provincia, aunque con períodos intercalados de crisis más o menos importantes que felizmente se han ido superando.

En las décadas posteriores, hasta nuestros días, se han llevado a cabo muy importantes actuaciones en forma de inversiones públicas que han supuesto una muy considerable transformación de las estructuras poblacionales apoyadas en estas realizaciones, particularmente en el sector de los transportes, que han venido a “modificar” las distancias entre las poblaciones, reduciéndolas en términos de tiempos y coste de los viajes y de facilidades de todo tipo en el establecimiento de relaciones comerciales, culturales y sociales. Todo esto, unido al carácter emprendedor de los malagueños, está suponiendo un gran efecto de impulso a las actividades económicas y a la atracción de capitales que se invierten en la creación de nuevas oportunidades para el empleo y para la creación de riqueza, en definitiva.

Es el caso que en las dos últimas décadas las mayores tasas de crecimiento se están presentando en las poblaciones de lo que aquí denominamos Área de Influencia Metropolitana, superando ampliamente a las de la capital Málaga, lo que puede interpretarse sin riesgo de error significativo como una manifestación clara de la integración de las economías y de las sociedades entre las poblaciones que la integran. En la actualidad, las poblaciones del valle del Guadalhorce, más allá de las actividades agropecuarias que perduran y añaden valor a sus economías, se están convirtiendo en zonas de expansión de la Costa del Sol, no sólo en lo referente al empleo y a los servicios, sino también como implantación de residentes extranjeros. Estas poblaciones también están sirviendo de residencia de personas que tienen sus empleos en Málaga y en las zonas litorales de la provincia.

La comarca de la Axarquía se viene beneficiando también de altos niveles de crecimiento socioeconómico, soportados tanto en su importante actividad agrícola como en el turismo y en la residencia de personas que operan en sus actividades laborales en el área metropolitana. Asimismo, las facilidades que hoy ofrecen las dos vías de alta capacidad (A-45 y AP-46) que enlazan la zona Norte de la provincia con Málaga y el litoral han creado oportunidades para la residencia en zonas aún rurales, pero de grandes atractivos naturales y sociales, de todo tipo de profesionales que proyectan sus actividades tanto en las zonas de Costa como en el interior de Andalucía.

Esta diversidad de circunstancias que unen a las poblaciones, están contribuyendo claramente a la generación de un sentido de unidad de intereses, de proyecto de futuro común y de proyección exterior integrada, que deberían ser reconocidos y apoyados por los nuevos planes de ordenación del territorio que próximamente habrán de redactarse. Actuaciones como la que motiva este Informe, el Plan Málaga Litoral, van en la línea de ofrecer soluciones innovadoras y creativas a estas nuevas realidades y visiones de futuro.

La diversidad de tamaños de las poblaciones que integran el ámbito de referencia, plantea también situaciones que ofrecen interés para evitar la excesiva concentración de actividades en el núcleo principal. Los futuros planes territoriales deberían considerar la asignación de funciones a los diferentes núcleos con visión global, evitando los simples sumatorios de elementos individualizados, y promoviendo la integración y las relaciones entre núcleos de población. El efecto “capital” lo valoramos aquí como factor estructurante de gran interés, que debe consolidarse con actuaciones tipo Málaga Litoral que ofrezcan atractivos a todas las poblaciones del Área de Influencia Metropolitana.

#### 4.5. Transportes

Junto con la geografía, las redes de transportes terrestres, y en especial las carreteras, son el elemento clave que, como infraestructura estructurante y articuladora del territorio, han condicionado el desarrollo socioeconómico de los distintos territorios de la provincia de Málaga.

La red principal de carreteras (**autovías y autopistas**) está estructurada en 4 grandes ejes que confluyen en el entorno de la ciudad de Málaga:

- Desde el Oeste, dando servicio a la Costa del Sol Occidental: la autopista AP-7S para las relaciones de medio y largo recorrido, complementada por la doble calzada (A-7S) que discurre junto al litoral para los movimientos de agitación local, confluyen al Oeste de Torremolinos en la autovía A-7S.
- Desde el interior del Valle del Guadalhorce: la carretera autonómica A-357, que dispone de un tramo con sección de autovía entre Casapalma y Málaga.
- Desde el Norte, sirviendo como principal conexión con el resto de Andalucía y España: la autovía estatal A-45 y la autopista concesionada AP-46 entre Málaga y el Alto de las Pedrizas.
- Desde el Este, dando servicio a la Axarquía y la Costa del Sol Oriental: la autovía A-7S, con tramos en variante de población (Málaga y Rincón de la Victoria) altamente congestionados.

# PLAN MÁLAGA LITORAL

## Planteamiento general y actuaciones

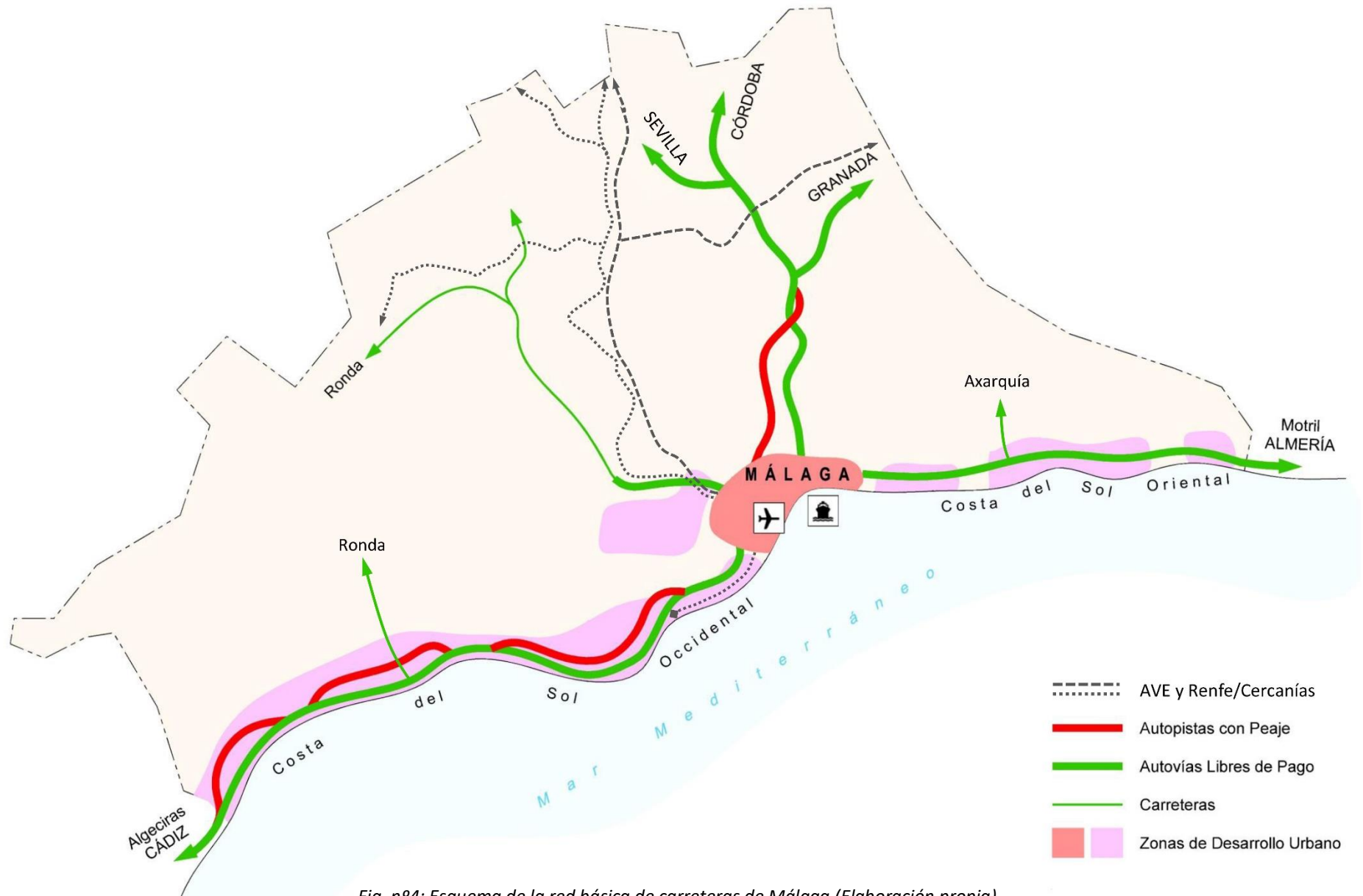


Fig. nº4: Esquema de la red básica de carreteras de Málaga (Elaboración propia).

En cuanto a la red férrea, Málaga quedó incorporada a la red de **Alta Velocidad** en diciembre de 2007, tras la inauguración del ramal Córdoba – Málaga, que la conectaba con la línea Madrid – Sevilla. En junio de 2019 se inauguró la línea Antequera - Granada, generándose oportunidades para la implantación de nuevos servicios entre las ciudades andaluzas.

La red de **Cercanías** de RENFE cuenta en Málaga con dos líneas de ámbito metropolitano: la denominada C-1, que conecta Málaga ciudad con el Aeropuerto y con la parte de la Costa del Sol entre estos lugares y Fuengirola, y la línea C-2 que enlaza la capital con algunos de los municipios del Valle del Guadalhorce. Estas líneas suman un total de 69 km de recorrido. En la primera de estas líneas el trazado es de vía doble en un 50% del recorrido y es de uso exclusivo por pasajeros; en la segunda todo el recorrido es de vía única y es explotada también para otros servicios. En conjunto, estas líneas sirven a unos 11 millones de viajeros/año.

En la ciudad de Málaga se viene ejecutando por la Junta de Andalucía una red de **Metro**, que actualmente dispone de dos líneas parcialmente en servicio, continuando la construcción de la red planificada. Actualmente, están en servicio 11,3 km, y otros 1,2 km se prevé incorporarlos en el próximo año. Se encuentra en proceso de redacción de proyectos el tramo entre la estación Guadalmedina y el Hospital Civil.

### 4.6. Economía

El Área de Influencia Metropolitana del Plan Málaga Litoral presenta un gran dinamismo económico y social, fundamentado desde los años 60 en el desarrollo del turismo y, recientemente, en el impulso de actividades ligadas a las nuevas tecnologías. En ambos casos, la mejora de las comunicaciones terrestres, así como del Aeropuerto, han jugado un papel decisivo.

El fuerte crecimiento demográfico experimentado desde los años 60-70, pasando la provincia de unos 750.000 a cerca de 1.650.000 habitantes en tan sólo 50 años, ha propiciado, junto con otros factores, este desarrollo socioeconómico, identificable en el crecimiento acumulado del Producto Interior Bruto, mayor al del conjunto de Andalucía y al del España.

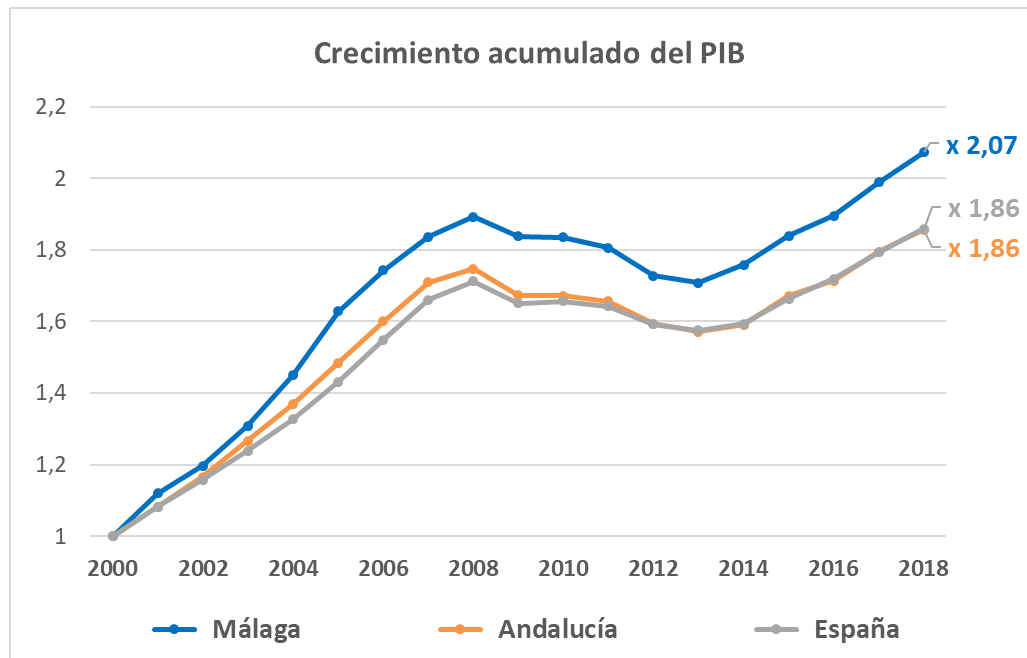
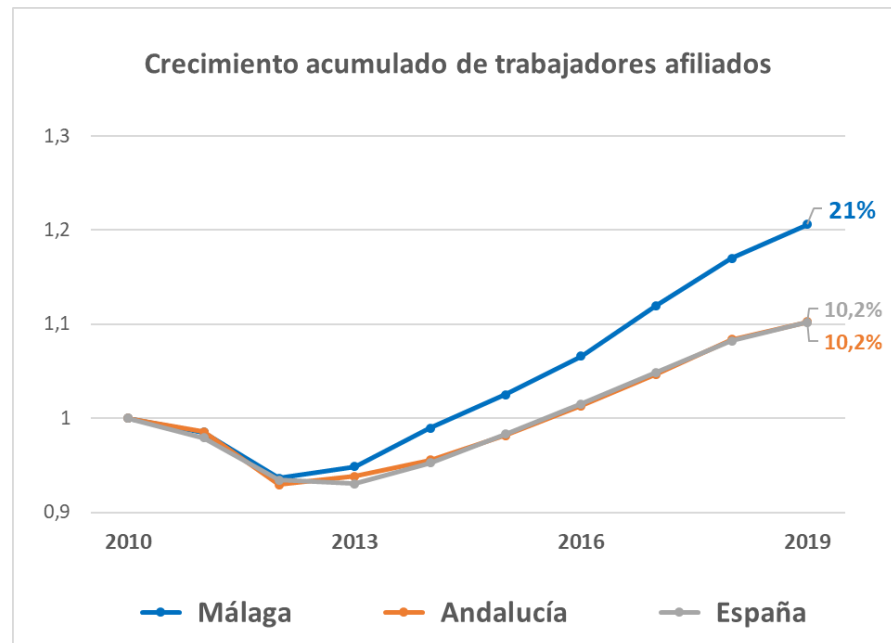


Fig. nº5: Crecimiento acumulado del PIB. (Fuente: INE, Contabilidad Regional de España – Revisión estadística 2019).



Otro claro indicador del significativo crecimiento experimentado en la provincia de Málaga, y concretamente en el Área de Influencia Metropolitana, es el número de trabajadores afiliados a la Seguridad Social, que entre 2010 y 2019 ha aumentado en un 21%, frente a los datos alcanzados por el conjunto de Andalucía y España, que coinciden en un 10,2%.



*Fig. nº6: Crecimiento acumulado de trabajadores afiliados a la Seguridad Social.  
(Fuente: SEPE, Informes del Mercado de Trabajo de Málaga).*

### 4.7. Naturaleza

La provincia de Málaga, con una extensión de 7.308 km<sup>2</sup>, presenta amplias zonas montañosas y escarpadas, representado más del 32% de su superficie. Es en estos espacios donde se emplazan la mayor parte de las superficies protegidas, destacando el recientemente catalogado Parque Nacional de la Sierra de las Nieves, así como los parques naturales de Los Alcornocales, la Sierra de Grazalema, los Montes de Málaga, las Sierras de Tejeda y Almijara o los parajes naturales del Desfiladero de los Gaitanes (donde se sitúa el famoso *Caminito del Rey*), los Reales de Sierra Bermeja, la Sierra Crestellina y el Torcal de Antequera.

También, en la zona Norte de la provincia, se encuentran sus principales ecosistemas húmedos naturales, como la Laguna de Fuente Piedra, la Laguna de la Ratosa, la Laguna de Campillos y las Lagunas de Archidona. Destacan también los entornos naturales generados en torno a los embalses de la Concepción, Guadalhorce, Guadalteba, Viñuela, Limonero, etc., así como los cauces de los ríos Guadalhorce, Genal y Guadalmedina, entre otros.

Todos estos espacios, junto con otros como las Dunas de Artola en Cabopino, la desembocadura del Guadalhorce, los Acantilados de Maro, los jardines históricos de la Concepción, el Retiro o el mismo Parque de Málaga, conforman un territorio con una amplia diversidad florística y faunística, en un marco climático muy favorable, que supone un patrimonio natural muy apreciado tanto por sus habitantes como por los numerosos visitantes que eligen la Costa del Sol y el interior de la provincia de Málaga para su ocio y acercamiento a la naturaleza.

Estos atractivos naturales vienen generando una cada vez mayor demanda de movilidad y presentan, además, enorme potencialidad para aumentar el número de visitantes, logrando así una mayor actividad económica sostenible que posibilite también la creación de empleo verde que colabore en fijar la población al territorio.

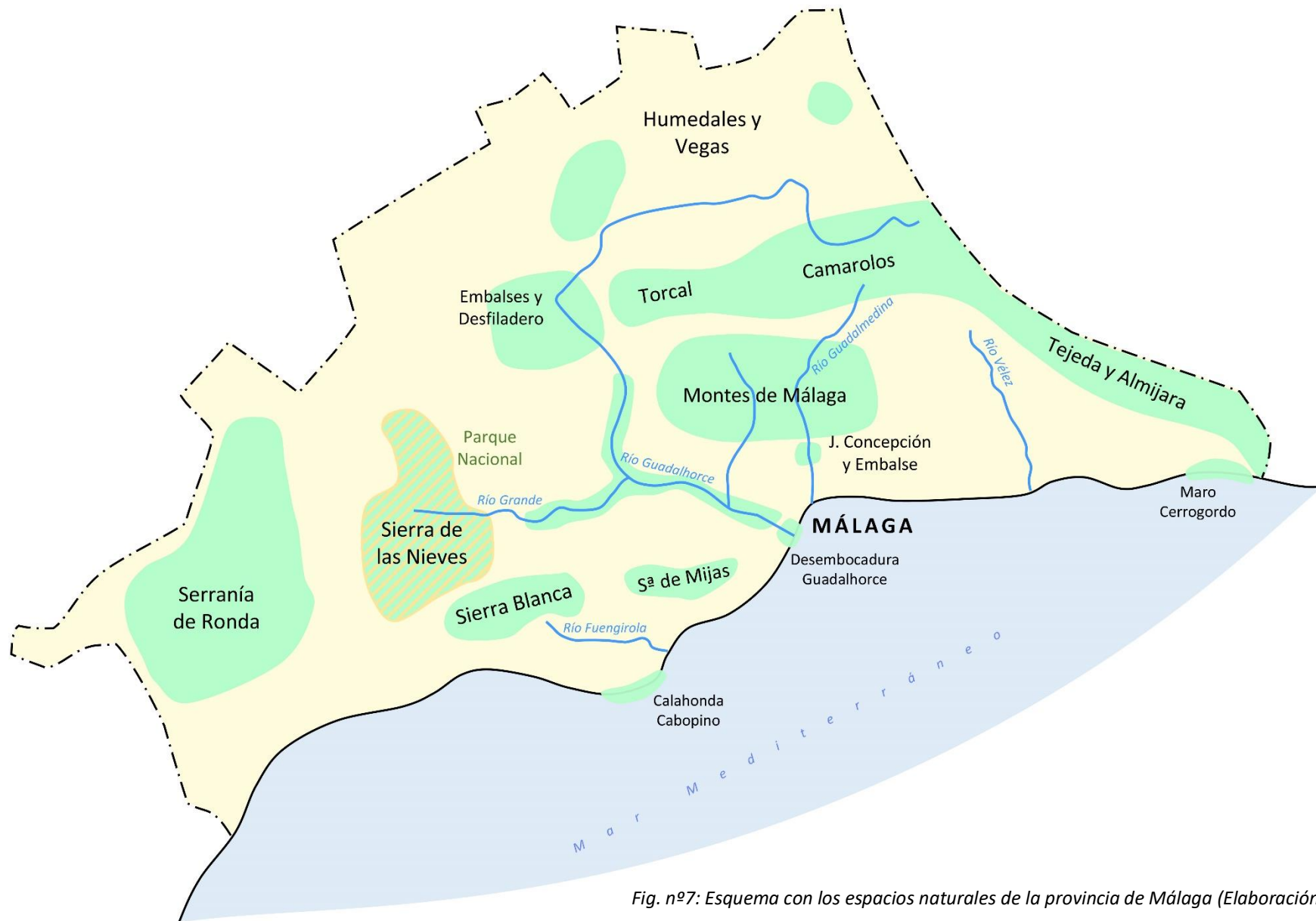


Fig. nº7: Esquema con los espacios naturales de la provincia de Málaga (Elaboración propia).

### 4.8. Evolución histórica

No es el caso desarrollar aquí una reseña, ni resumida siquiera, sobre la historia de la ciudad de Málaga y de las poblaciones que se asientan en su entorno. Se hacen unas referencias básicas y simplemente enunciativas a los elementos principales que han tenido influencia en el devenir hasta nuestros días, y por lo que pueden tener relación con las razones que hoy justifican el Plan Málaga Litoral.

El establecimiento hace unos 2.800 años de colonias fenicias en nuestras costas, a partir de la extensión de las actividades de esta cultura mediorienta hacia el Oeste en búsqueda de materias primas y de comercio en general, se reconoce comúnmente como el inicio de los asentamientos poblacionales en lo que hoy conocemos como Málaga. Es así que las actividades relacionadas con la existencia de un puerto de importancia han influido de manera muy significativa en todos los avatares de la ciudad. A partir de esta circunstancia histórica, la relación de Málaga con el Mediterráneo es elemento esencial de su cultura y de su realidad actual.

Otro elemento esencial a tener en cuenta en la historia de Málaga es la configuración del relieve que, rodeando el amplio litoral de Málaga, ha dificultado hasta tiempos muy recientes las relaciones económicas y sociales con el resto de la Península, pues ha constituido de forma natural un borde casi insalvable. Esta circunstancia ha venido determinando hasta hace no muchas décadas la accesibilidad y las comunicaciones, contribuyendo a delimitar espacios semicerrados que han venido teniendo, consecuentemente, serias dificultades en su desarrollo. Es así que buena parte de los municipios que en el siglo XIX fueron incorporados a la provincia de Málaga tenían más facilidades para sus relaciones de todo tipo con otras provincias limítrofes que con su capital Málaga, lo que ha determinado caracteres culturales y sociales diferenciados en alguna medida respecto a los de las poblaciones del litoral.

La agricultura y la pesca, por una parte, y el comercio marítimo por otra, han venido siendo el soporte económico sustancial de Málaga hasta el inicio de la industrialización que se abordó en Málaga de forma pionera en España a mediados del siglo XIX. La construcción de la línea férrea Córdoba-Málaga en 1865 vino a ofrecer un soporte principal a alguna de estas nuevas industrias y al transporte de diversas materias primas y productos del interior de Andalucía para su exportación a través del puerto.

Sin olvidar la importancia histórica ya reseñada del Puerto, dos elementos podemos considerar que en los tiempos modernos han venido a determinar la evolución de Málaga en todos los órdenes: la construcción de la carretera de Nuevo Acceso a Málaga desde Las Pedrizas (1973), que permitió olvidar para siempre la barrera montañosa que la limitaba muy fuertemente en sus relaciones con el resto de España, y el Aeropuerto, que en sus sucesivas y acertadas ampliaciones ha establecido la base principal para su desarrollo económico reciente y para su apertura al mundo, constituyéndose en la práctica en la principal “puerta” de Andalucía al mundo. Otros elementos de muy diversa índole han contribuido también poderosamente en las últimas décadas a la transformación social y económica de nuestra provincia: Universidad, AVE, autopistas y autovías y nuevos espacios urbanos son los más significativos a nuestro juicio.

Siguiendo lo que ya se indicaba en el Informe inicial, en la provincia de Málaga se han realizado actuaciones de gran relevancia en el campo de las infraestructuras, con significativa eficacia derivada de los aciertos en las soluciones más que por su magnificencia o atrevimiento, lo que está siendo corroborado por las grandes utilidades y rentabilidades que están aportando, con reconocimiento generalizado de la población. Pero estas inversiones, aun siendo considerables no han llegado a alcanzar a paliar los grandes déficits acumulados, lo que unido a la paralización de nuevas inversiones desde el año 2010 como consecuencia de la crisis económica que ha afectado a España y a otros muchos países, está reproduciendo problemáticas pasadas, que se ven agravadas por los importantes crecimientos de población. Desde determinadas esferas y de forma interesada se viene creando la idea de que en Málaga “ya está hecho todo” y que tenemos mejores

infraestructuras que otras zonas de la Nación, lo que no se corresponde con la realidad en absoluto. A título de simple ejemplo: Málaga ocupa el puesto 36 entre las provincias según el ratio de kilómetros de autovías por habitante, siendo la peor dotada de Andalucía según este indicador. A la vez, tiene del orden del 80% de los kilómetros de autopistas de peaje de Andalucía, lo que dicho sea de paso, está favoreciendo el crecimiento económico de manera similar a lo que ocurrió al construir a comienzos de los años 70 las autopistas catalanas y vascas, pero aquí costeadas exclusivamente desde Málaga, sin subvenciones ni seguro de cambio.

El desarrollo de las actividades turísticas, por una parte, y el asentamiento de actividades tecnológicas avanzadas, por otra, son dos elementos que, a partir de las nuevas infraestructuras y equipamientos reseñados en los párrafos anteriores, han venido a crear soportes de gran interés y de todo punto esenciales para fundamentar la realidad de la Málaga – ciudad y provincia – actual. Los avances en la agricultura plantean también interesantes campos para el desarrollo económico y social de algunos espacios provinciales. Málaga es hoy un destino preferido de forma generalizada por la calidad de vida que ofrece, por sus infraestructuras, por su clima, por su oferta cultural y por su ambiente social.

El turismo, las tecnologías y la agricultura están favoreciendo la consolidación de diversos polos principales tales como Marbella, Antequera y Vélez-Málaga, además de la capital Málaga, que, junto a otros, crean una estructura multipolar de gran interés con vistas a un futuro de articulación interna en forma de ciudad – región. Las infraestructuras de transporte terrestre (autopistas y autovías y AVE, principalmente) y aeropuerto y puerto son elementos en los que se viene apoyando de manera muy eficiente esta estructuración.

Según parecen apuntar los datos más recientes (en 2020 la provincia de Málaga es la que más población ha ganado en España, mientras Madrid, Barcelona, Valencia y Vizcaya han perdido), los efectos de la pandemia están acelerando el proceso de evolución que aquí se presenta muy sucintamente, lo que, sin duda, requiere una atención muy cercana para poder controlar posibles efectos perniciosos.

**ACTUACIONES ESTRATÉGICAS Y POBLACIÓN PROVINCIAL**

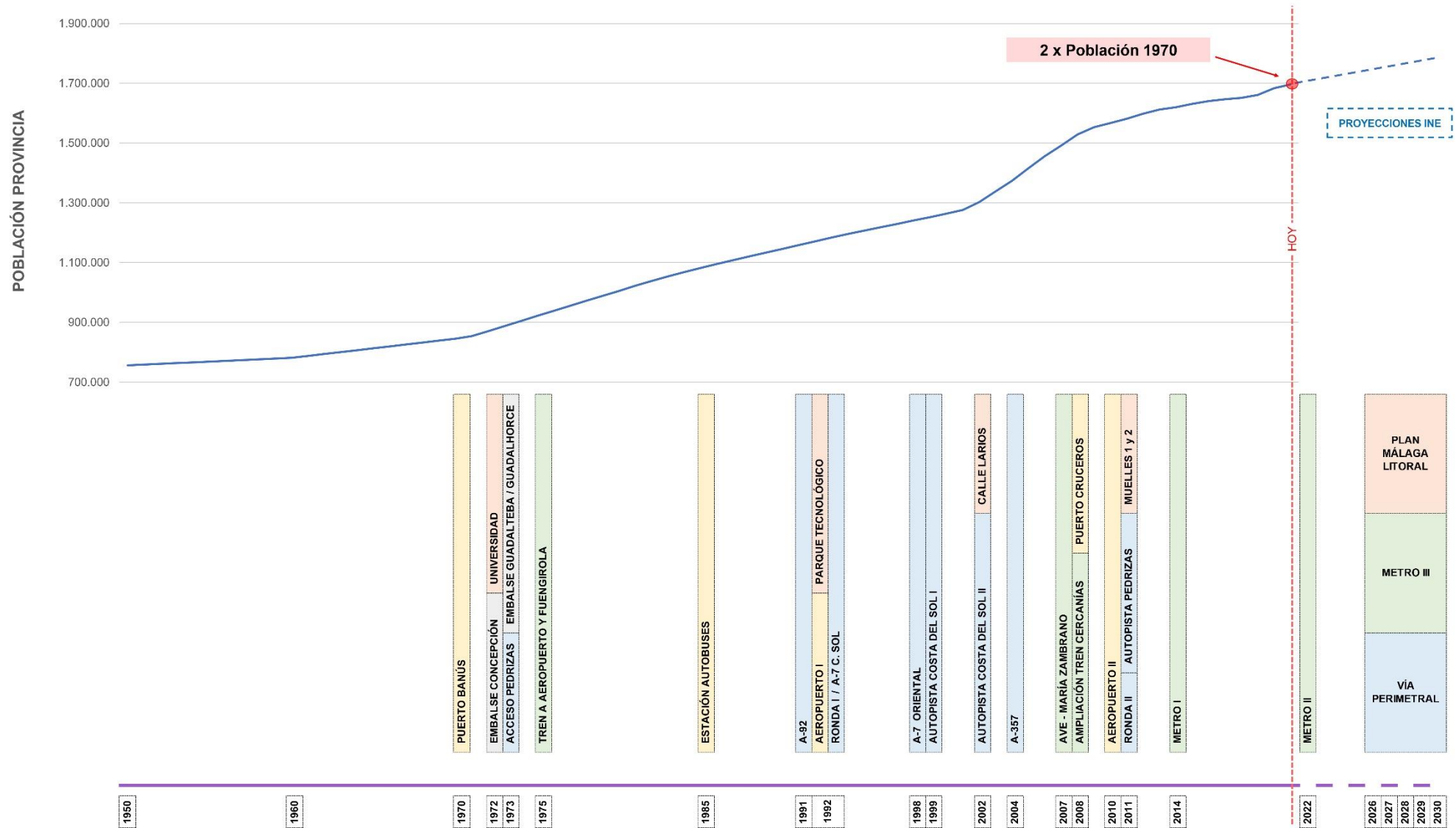


Fig. nº8: Actuaciones estratégicas en Málaga y su relación con la población de la provincia (Elaboración propia con dato del INE).

### 4.9. Momento actual

Posiblemente los tiempos actuales sean en los que se presentan mayores niveles de avances del papel que Málaga representa en el contexto andaluz y español. Al mismo tiempo, el conocimiento de Málaga en el resto de España y en Europa se va aproximando a la realidad, superando una cierta visión peyorativa con la que se la ha venido considerando hasta hace poco, explicable por los antecedentes de atraso y pobreza en los que estaba sumida.

### Población de Málaga en Andalucía y en España

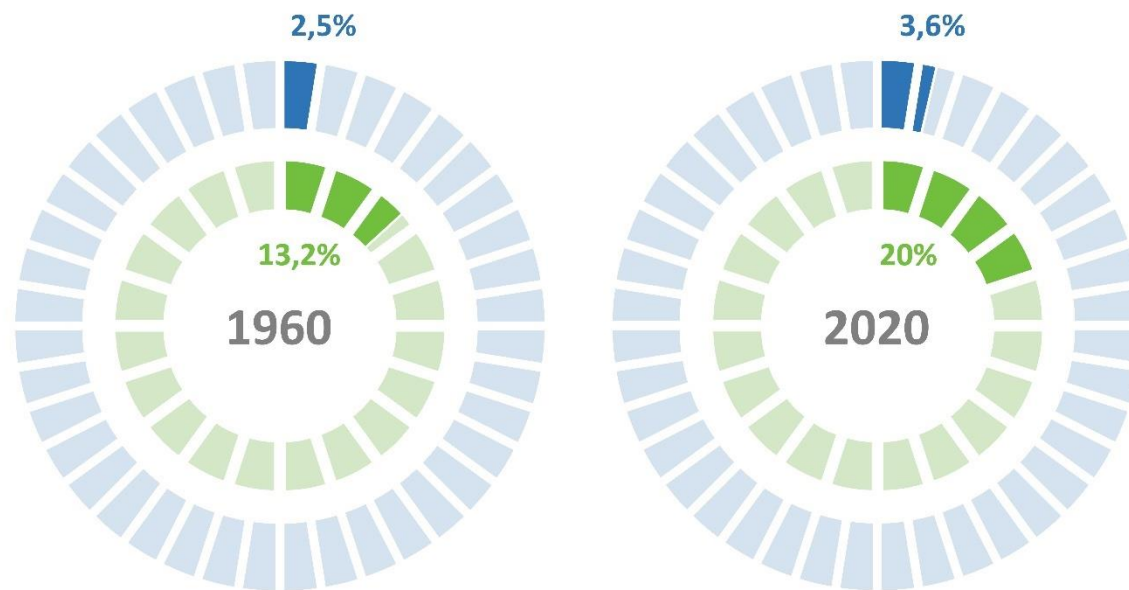


Fig. nº9: Evolución de la participación de la población de la provincia de Málaga en Andalucía y España (Fuente: Datos del INE).



Por el contrario, Málaga es hoy lugar en el que se miran muchas otras poblaciones españolas y es también foco de atracción para ciudadanos españoles y europeos, tanto como lugar de residencia como para la implantación de actividades económicas, en un mundo ya muy globalizado e intercomunicado. Málaga sin barreras es hoy un lugar con posibilidades de desarrollo inimaginables, fruto de las acciones llevadas a cabo a partir de 1970, fundamentalmente. Acciones que, acertadamente, han evitado incurrir en los mal llamados “proyectos emblemáticos” y que han ajustado sus alcances a las necesidades que se presentaban.

Málaga – capital y provincia – se ha “puesto en el mapa” de los lugares con atractivo para inversiones y establecimiento de actividades, con los consecuentes nuevos crecimientos de las poblaciones. En la actualidad se la considera en el tercer puesto, después de Madrid y Barcelona, en el ranking de lugares españoles con tales atractivos.

Los datos de crecimiento de la población y del empleo en Málaga en las dos últimas décadas avalan la afirmación del párrafo anterior, lo que siendo una circunstancia esperanzadora para el futuro de los jóvenes y de las nuevas generaciones, no deja de plantear cierta inquietud respecto al mantenimiento de los estándares de calidad en el servicio de las infraestructuras y equipamientos hoy disponibles, máxime cuando existen ya insuficiencias pendientes de solución desde hace tiempo: hospital, tren a Marbella y dotación y tratamiento de aguas, por ejemplo.

Es así que resulta de todo punto necesario establecer vigilancias sobre la evolución de tales servicios, así como adelantar propuestas de nuevas soluciones que sirvan para acomodar los crecimientos sin generar perjuicios a las poblaciones actuales, además de abordar la solución definitiva de las carencias antes señaladas.

Málaga es ahora un lugar de España que está aportando gran rentabilidad económica y social a las inversiones efectuadas en las últimas décadas, retornando por vía fiscal y por la creación de empleo al conjunto de la Nación importantes beneficios. Y esta situación puede continuar, en interés de todos – malagueños y españoles -, si se abordan con prontitud nuevas

actuaciones e inversiones que contribuyan a consolidar y mejorar lo ya alcanzado y a crear condiciones de atracción de otras inversiones privadas que multipliquen sus efectos. En este campo de ofrecimiento de rentabilidades Málaga está hoy muy bien situada, como lo manifiestan las inversiones recientemente realizadas de importantes capitales en temas de infraestructuras e inmobiliarios.

Particularmente, en lo concerniente al ámbito urbano de la capital, Málaga, resulta necesario acomodar las dimensiones y las ofertas del Centro de la ciudad a las demandas actuales, imposibles de atender exclusivamente por el Centro Histórico, correspondiente a la Málaga del siglo XIX. La inmediatez de lo urbano al litoral, que en el caso de Málaga alcanza unos 13 km de recorrido, ofrece importantes oportunidades para desarrollar proyectos innovadores de integración urbana y que contribuyan también a consolidar su papel de liderazgo a través de la mejora de las comunicaciones y servicios.

#### 4.10. Prognosis

Los análisis de los procesos históricos que han conducido a las realidades actuales no siempre ofrecen suficientes datos para establecer previsiones hacia el futuro, particularmente en lo concerniente a la evolución que cabe esperar en temas económicos y sociales. La aceleración en los cambios, que ya se venía presentando con anterioridad a la pandemia del Covid-19, añade serias dificultades para plantear escenarios a considerar a la hora de prever actuaciones orientadas al futuro de las sociedades modernas.

En el caso de Málaga y de su Área de Influencia Metropolitana, en la que, como se ha expuesto de forma muy resumida en los epígrafes anteriores, se presentan desde hace unos años cambios importantes en sus poblaciones y en las relaciones entre éstas, es necesario, a juicio de quien suscribe, evitar la facilidad de la simple prolongación de las tendencias que se vienen presentando, aún cuando tampoco cabe pensar en un brusco cambio en dichas orientaciones, al menos a corto y medio plazo. Es, pues, tarea ardua establecer tasas de crecimiento seguras para calibrar la posible evolución de las demandas de servicios e infraestructuras. Se requiere desarrollar ejercicios de imaginación y creatividad, apoyados tanto en el conocimiento de las realidades de Málaga como en el estudio de otros casos con los que se identifiquen elementos de coincidencia, actuales o pasados.

En tal escenario, parece recomendable plantear tres tipos de acciones con carácter estratégico:

- a) Corregir las carencias e insuficiencias actuales en los campos en que se presentan.
- b) Diseñar actuaciones que contribuyan a una mejor calidad de vida de las poblaciones actuales.
- c) Adelantar análisis de escenarios de crecimiento de las demandas y plantear soluciones avanzadas.

El modelo de estructuración que venimos considerando para Málaga y su Área de Influencia Metropolitana, tanto por sus características ya presentes como por el futuro que vislumbramos, tipo ciudad – región según se plantea de forma indicativa y provisional en el plano adjunto, requiere la formulación de un plan de actuaciones amplio y diverso que atienda a las tres líneas estratégicas antes señaladas. No es éste el lugar ni la ocasión para formular tal plan, aunque sí nos atrevemos a adelantar la adecuación del Plan Málaga Litoral a la línea indicada con la letra b), por lo que ha de contribuir a ofrecer notables mejoras en las soluciones de transporte interurbano de viajeros para todas las poblaciones del espacio considerado, a la creación de una nueva centralidad con amplias zonas verdes al servicio de toda la población del Área de Influencia Metropolitana, a facilitar las comunicaciones viarias entre los espacios situados al Oeste y al Este del Centro de Málaga, y a la consecución de una definitiva y verdadera solución de la relación de la ciudad con el litoral marítimo.

La ejecución del Plan Málaga Litoral debe suponer una gran mejora directa en la calidad de vida de los residentes en los barrios más directamente involucrados, así como también para toda la población del Área de Influencia Metropolitana, que dispondrá de nuevos y amplios lugares de esparcimiento y mejores medios de acceso al Centro y a otros elementos del sistema de transportes, AVE y Aeropuerto especialmente. La creación de un centro de negocios de proyección regional junto a la estación María Zambrano es una oportunidad única para potenciar el liderazgo de Málaga.

Con el Plan Málaga Litoral la ciudad “subirá otro escalón” en el camino de ascenso que inició hace unos años, consolidando su centralidad metropolitana a través de mejoras en la accesibilidad general, en la sostenibilidad de los transportes, en el desarrollo de nuevos espacios urbanos de calidad, en la integración social, en la rehabilitación de barrios, en su relación con el mar y en la creación de nuevas actividades productivas. Muy pocas ciudades disponen de unas circunstancias como las que se dan en Málaga para abordar estos avances.

El Plan Málaga Litoral, por la diversidad y calidad de las propuestas que engloba, debe suponer el colofón que complete la importante labor de transformación urbana desarrollada en los últimos años en el Centro Histórico y en los terrenos portuarios, colaborando en la extensión del actual Centro para que se corresponda mejor con la importancia y dimensión actual de la ciudad. Es un Plan que debería ser lo más ampliamente respaldado posible por la población, instituciones sociales y administraciones, lo que contribuirá a su mejor desarrollo y eficacia transformadora.

El Plan Málaga Litoral contribuirá a la valoración de Málaga como gran ciudad a nivel internacional, por su innovación y creatividad en las soluciones urbanas, que le conferirán imagen de modernidad avanzada, claves éstas para su futuro en un mundo globalizado y exigente. Debe suponer efectos similares a los que se han derivado de operaciones análogas en ciudades como Barcelona, Marsella, Boston, Oslo y Seattle (ahora en curso), ciudades litorales con problemáticas viarias y de transportes resueltas con amplias visiones estratégicas.

### 5. PLAN MÁLAGA LITORAL

---

#### 5.1. Objetivos y estrategias

Como ha quedado expuesto en el apartado 4.10 del presente Informe, el Plan Málaga Litoral se orienta, en primer lugar, a atender las nuevas necesidades planteadas por el transporte interurbano de viajeros en el Área de Influencia Metropolitana de Málaga, afectada por crecimientos de población muy notables en las últimas décadas y con perspectivas de continuar en la misma línea de evolución en los próximos años. Asimismo, y a partir de las soluciones que se ofrecen para crear nuevas terminales de autobuses y dotarlas de accesos adecuados, se plantean un conjunto de actuaciones dirigidas a resolver de manera definitiva la integración de las zonas centrales de la ciudad con el litoral, creando condiciones que se traduzcan en ampliaciones de las mismas hacia el Oeste y hacia el Este mediante la incorporación a funciones de centralidad de barrios tales como Soho, Perchel Sur y Malagueta. Como consecuencia final, se plantea la solución de las comunicaciones viarias Oeste – Este en orden a limitar al transporte público y a los accesos locales la circulación de vehículos en el eje Alameda – Parque, así como dedicar a espacios peatonales y verdes la mayor parte del espacio viario actual conformado por la Avenida de Heredia, la Plaza de La Marina, el Paseo de los Curas, la Avenida de Cánovas del Castillo y un tramo del Paseo Marítimo Pablo Picasso.

El Plan Málaga Litoral viene a desarrollar una idea principal del II Plan Estratégico de Málaga, que reconocía la interdependencia de la ciudad con el espacio metropolitano y regional y propugnaba el desarrollo de actuaciones en esa línea. Proyecto principal de dicho II Plan Estratégico fue la ampliación del Aeropuerto, cuya realización en la primera década del siglo ha supuesto una de las claves esenciales del nuevo desarrollo de Málaga y de toda la provincia. Málaga se configura

así a través de su aeropuerto, entre otras cuestiones, como cabecera de una aglomeración que ofrece gran diversidad de atractivos y de servicios.

Se trata, pues, de un ambicioso y diverso proyecto en las claves de mejora del transporte de personas en autobús, de regeneración de espacios urbanos y de muy importante reducción de los efectos negativos de la circulación general de vehículos en el Centro de la ciudad de Málaga. Significa también una oportunidad para reforzar el liderazgo de Málaga mediante el desarrollo de un proyecto global, innovador y de gran calidad, todo lo cual se ha de traducir en notables beneficios para los residentes, tanto en los espacios más directamente afectados como en el territorio del área de Influencia Metropolitana, así como en mayores atractivos para los visitantes y el desarrollo de nuevas actividades e inversiones que creen riqueza y empleo.

Se pretende facilitar, y en la medida de lo posible priorizar, los accesos en transportes públicos al área central ampliada, con el objetivo de crear condiciones de equidad en favor de las poblaciones integradas en el Área de Influencia Metropolitana, equilibrando sus oportunidades de acceso a las terminales de transporte (AVE y Aeropuerto, especialmente) y al Centro de Málaga con las de los barrios de la propia ciudad. Así se persigue articular de forma armónica el funcionamiento de las relaciones entre tales poblaciones y la ciudad cabecera en orden a consolidar una verdadera ciudad – región que reporte ventajas para todos sus pobladores y refuerce el sentido de unidad en un proyecto de futuro común, en definitiva, que contribuya a la cohesión social.

Los residentes en las poblaciones del Área de Influencia Metropolitana podrían llegar así a considerar sus actuales “viajes” a la capital como simples desplazamientos dentro de una misma ciudad, en tanto en cuanto el tiempo que les consuma y las condiciones en que se realicen sean los idóneos: menos de una hora y calidad y ubicación de las terminales. A partir de ahí se habrán creado condiciones de disuasión del uso del vehículo privado para tales movimientos, lo que se debe traducir en descarga de la circulación en las vías de acceso a la capital y en reducción significativa de las emisiones de gases nocivos y de

otras externalidades de los transportes. En definitiva, se trata de un proyecto con un gran componente de sostenibilidad ambiental y de gran rentabilidad social y económica.

En el documento elaborado en febrero de 2019 como iniciador de la idea del Plan se incluían en su capítulo 7 un conjunto de **22 ideas básicas** a modo de estrategias y objetivos orientadas básicamente al mejor servicio a los ciudadanos, a alcanzar la mayor eficiencia en el sistema y a la viabilidad del propio Plan. Se reseñan aquí como antecedente conceptual y base del Plan Málaga Litoral:

- *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.*

### 5.2. Acciones anteriores

En el apartado 3 del presente Informe se citan un conjunto de Estudios y trabajos técnicos desarrollados en las dos últimas décadas para analizar las condiciones y plantear propuestas de actuación relativas a las terminales de autobuses interurbanos de Málaga, por una parte, y a la solución de las interferencias de la circulación general en los ejes viarios Oeste – Este con la vida del área central de la ciudad y con sus relaciones con los espacios del litoral marítimo, por otra.

Tanto el Plan de Ordenación del Territorio del Área Urbana de Málaga (POTAUM), elaborado por la Junta de Andalucía (aprobado en el año 2009), como el Plan General de Ordenación Urbana, redactado por el Ayuntamiento y aprobado definitivamente en julio de 2011, recogen en sus propuestas dos de los elementos principales de lo que hoy conocemos como Plan Málaga Litoral: una nueva terminal para autobuses interurbanos subterránea junto a la Estación de ferrocarril María Zambrano, y el soterramiento de la vía principal de circulación en la Avenida de Cánovas del Castillo y en un tramo del Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso. También se redactó un Anteproyecto para intercambiador de transportes bajo la Plaza de La Marina, aunque no llegó a ser recogido en los planeamientos antes citados.

En los Informes elaborados en 2019, por encargo de la Empresa Municipal de Transportes (EMT), por el arquitecto Salvador Moreno y por quien suscribe el presente nuevo Informe, se plantearon propuestas de actuaciones adicionales integradas, junto a las dos antes citadas, en un Plan global que propugna alcanzar objetivos de mayor alcance, tanto en el campo de los transportes de personas como en el desarrollo urbano de los espacios centrales de la ciudad, enmarcado todo ello en unas visiones estratégicas que, partiendo del reconocimiento de las realidades actuales en lo que se refiere a las poblaciones integradas en el Área de Influencia Metropolitana de Málaga, presentan soluciones más ambiciosas y, a la vez, más sostenibles.

Es así que las propuestas del Plan Málaga Litoral complementan y desarrollan las incluidas en los planeamientos en vigor, ampliando sus objetivos en el campo de la creación de nuevos e importantes espacios verdes y peatonales en la zona más valiosa de la ciudad y en la solución de los conflictos que plantean los grandes ejes viarios con la vida urbana en el Centro. Se enmarcan en una estrategia de consolidación y apoyo de la estructura territorial tipo ciudad – región en la que cada día más acentuadamente se desenvuelven las relaciones entre las poblaciones ya enumeradas anteriormente, avanzando de manera muy significativa en la oferta integrada de espacios y servicios para la vida urbana a un ámbito de mayor extensión que el simple límite municipal de Málaga.

En otro terreno de importancia no menor, los escenarios financieros actuales, que podrían llegar a incorporar capitales privados siquiera de forma parcial, abren posibilidades de impulso y gestión de un proyecto como el Plan Málaga Litoral, tanto por su carácter de proyecto orientado a la mejora del transporte público y de los espacios urbanos, en un marco de sostenibilidad social, ambiental y económica, como por los resultados económicos que cabe esperar de la tarificación de los servicios a prestar por las nuevas infraestructuras.

### 5.3. Aspectos generales

Ante todo, es preciso destacar el carácter de proyecto global del Plan Málaga Litoral, que agrupa un conjunto de actuaciones de diverso alcance y contenido alrededor de unos objetivos orientados a la mejora de las condiciones de vida de los habitantes de Málaga y de buena parte de la provincia. Pretende reforzar las relaciones entre esos habitantes, la cohesión en los objetivos de desarrollo común, las facilidades para las comunicaciones con el exterior y ofrecer soluciones innovadoras y de calidad a un conjunto de problemas de interés generalizado.

La concepción como Plan de carácter global se fundamenta, ante todo, en la complementariedad entre las soluciones planteadas y de éstas con otras ya existentes, en orden a ofrecer un conjunto de actuaciones congruentes y armónicas al servicio de los ciudadanos. Sin perjuicio de que cada una de las actuaciones que integran el Plan Málaga Litoral podrían funcionar de manera autónoma, su integración en un Plan global propone obtener los mayores rendimientos y utilidades posibles aprovechando las sinergias que se presentan entre ellas.

Efectos directos esperables son la mejora de las condiciones de los desplazamientos en transporte público entre las poblaciones del Área de Influencia Metropolitana, la creación de nuevas superficies verdes y peatonales, la superación de los inconvenientes que presenta la circulación general de vehículos en el área central y la mejora de la conectividad entre los barrios emplazados a Oeste y Este del Centro. Pero aparecen también otros efectos derivados del importante conjunto de actuaciones previsto tales como la integración definitiva de la ciudad con el litoral al eliminarse la principal “barrera” que ahora los separa, la reordenación de la playa de La Malagueta como una unidad servida por un nuevo Paseo Marítimo dotado de la amplitud y tratamiento adecuados, la creación de una solución de continuidad que ofrezca la salida del Parque al mar que se preconizaba cuando se creó, la ampliación del Parque sobre el actual vial Paseo de los Curas uniéndolo de manera continua con el Palmeral de las Sorpresas (muelle 2), la limitación al transporte público del eje Alameda – Parque, la posibilidad de peatonalización parcial de calles como Córdoba, Puerta del Mar y Atarazanas y algunas otras adicionales.

Se trata de un Plan con proyección de largo plazo y de grandes efectos transformadores, que complementará lo ya realizado en las últimas décadas, potenciando sus posibilidades e incrementando la rentabilidad social y económica para la ciudad y provincia. Más allá de las notables obras de ingeniería subterránea a llevar a cabo, lo importante son los nuevos espacios que aparecen como resultado de las mismas, que cambiarán para bien la imagen de muchos puntos de la ciudad, confiriéndoles una proyección de modernidad, creatividad e innovación.

Si bien parecen ya superados en nuestra ciudad los temores a los supuestos impedimentos que la proximidad del mar y el agua subterránea presentaban como imposible la realización de este tipo de obras, ahora se suelen presentar como inconvenientes insalvables los infundados temores a unos plazos de ejecución excesivamente prolongados, derivada esta creencia de la absolutamente injustificada tardanza en la ejecución de las obras del Metro.

Es claro que estamos ante obras que si bien podrían ejecutarse en su conjunto en unos 5/6 años, con partes que no deberían suponer más de unos 2 años cada una y que pueden simultanearse, no es menos cierto que se trata de actuaciones con una proyección de utilidad de gran alcance temporal, seguramente no menor de 50 años. Son actuaciones de gran efecto transformador, como lo fueron a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX actuaciones que, quizás, hoy no nos atreveríamos a plantear siquiera. La Málaga de hoy es deudora de la visión de los que las impulsaron.

La posible incorporación de financiación privada – bien planteada en sus condiciones contractuales – puede contribuir a una más rápida y eficiente ejecución de las obras, adelantando los efectos favorables que se esperan de ellas y reduciendo los inconvenientes inevitables que se pueden presentar. La información a los vecinos más directamente involucrados y a la ciudadanía en general se presenta como fórmula inexcusable de articular la participación de la población en el desarrollo y en la posterior gestión de un Plan de la envergadura como el que aquí nos ocupa.

Es un Plan de la ciudad de Málaga pensado para impulsar la cercanía con otras poblaciones, para avanzar en la cohesión social, para favorecer la idea de proyecto común para el desarrollo de todas las poblaciones, y para proyectar internacionalmente una imagen de gran avance y modernidad.

### 5.4. Justificación y oportunidad

En el Informe elaborado por encargo de la EMT en 2019 sobre la *Articulación del transporte de viajeros metropolitanos e interurbanos y sus relaciones con la movilidad central de la ciudad de Málaga* se incluyó una presentación y análisis de los datos proporcionados por la citada EMT relativos a la estación de autobuses del Paseo de los Tilos y a la terminal de la Avenida de Heredia. Posteriormente, el departamento municipal de Coordinación General de Infraestructuras y Proyectos he realizado estudios más detallados al respecto, en orden a evaluar las demandas futuras para estos transportes. De tales Estudios se deducen los fundamentos que avalan la realización de las nuevas terminales que recogía el Informe de 2019, que, a su vez, se apoyaba en las soluciones de sendos anteproyectos anteriores. En un epígrafe siguiente se expondrán los datos más significativos sobre estas terminales y su posible dimensionamiento.

La conveniencia, por una parte, de favorecer los más rápidos y libres accesos de los autobuses interurbanos a las terminales a través de la malla vial urbana, llevó en el Informe de 2019 al planteamiento de la utilidad de construir un vial soterrado para acoger tanto la circulación de estos autobuses como la de la generalidad de los vehículos que se han de desplazar entre el Oeste y el Este de la ciudad en sus barrios limítrofes con el litoral. Asimismo, se recogió el acuerdo entre el Ayuntamiento y el Puerto para construir un aparcamiento en terrenos portuarios colindantes con la Plaza de La Marina, así como la idea ya desarrollada con anterioridad de construir un estacionamiento para residentes y para rotación bajo el Paseo Marítimo Ciudad de Melilla. En particular, de la ejecución de un vial soterrado que ofrezca continuidad al Eje Litoral, entre el Guadalmedina y el Paseo Marítimo Pablo Picasso, se deducen muy atractivas posibilidades de creación de nuevos espacios

urbanos verdes y peatonales, así como para la transformación hacia soluciones de mayor calidad en otros actuales. Todas estas actuaciones son encuadrables en el Plan elaborado para el Área Central de Bajas Emisiones, colaborando a la consecución de los objetivos planteados en el Plan citado.

A partir de estos elementos básicos que definen y justifican el Plan Málaga Litoral se vienen desarrollando estudios adicionales para avanzar en su concreción y en la evaluación de sus efectos y costes.

La ciudad de Málaga ha sufrido a lo largo del siglo XX un excesivamente amplio periodo de ostracismo y atraso, que empezó a evolucionar en su último tercio y ha conseguido los mayores valores positivos en las últimas décadas. Mucho ha habido que realizar, comenzando por unas planificaciones adecuadas y continuando con una gestión seria y aplicada, hasta alcanzar niveles de consideración interna y externa esperanzadores de un futuro mejor.

El Plan Málaga Litoral aparece para impulsar un nuevo salto adelante, aprovechando las oportunidades que ahora se presentan:

- a) Agotamiento de las capacidades de las actuales terminales de autobuses interurbanos
- b) Necesidad de redimensionar el área central.
- c) Conveniencia de mejorar los accesos a las terminales de transporte.
- d) Las nuevas tecnologías que han de aplicarse en la operación de la movilidad.
- e) A Málaga afluyen personas y actividades, lo que atrae inversiones.
- f) La ampliación del Centro consolida el papel de Málaga entre las ciudades.
- g) La potenciación de Málaga como ciudad con atractivos marítimos.
- h) La próxima revisión de las concesiones de líneas de autobuses interurbanos.
- i) Los fondos europeos que podrían aplicarse a un proyecto urbano sostenible y de calidad.

### 5.5. Actuaciones propuestas

Se recogen a continuación las descripciones de cada una de las actuaciones incluidas en el Plan Málaga Litoral, así como los avances alcanzados tras la elaboración de los diversos estudios enumerados en el capítulo 3 del presente Informe.

Así, en los siguientes epígrafes, se recoge la descripción de las siguientes propuestas o actuaciones del Plan Málaga Litoral:

- a) Terminales de transporte.
- b) Eje Litoral Soterrado.
- c) Centralidad.
- d) Nuevos espacios libres y verdes.
- e) Áreas libres de emisiones.
- f) Aparcamientos.
- g) Centro de negocios en la parcela de los Tilos.
- h) Rehabilitación de barrios.
- i) Reutilización de aguas.



5.5.1. Terminales de transporte

Siguiendo el planteamiento recogido en el *Informe* de 2019, se propone mantener la actual dualidad de estaciones (de Paseo de los Tilos y Av. de Heredia) mediante la construcción de sendas nuevas terminales subterráneas bajo la Explanada de la Estación y bajo la Plaza de La Marina. Se plantea también la redistribución de las cabeceras de las líneas entre estas dos nuevas estaciones terminales, lo que colaborará en una especialización funcional de las terminales en función del alcance y tiempo de recorrido.

Así, se propone que aquellos servicios con tiempo de recorrido superior a 60 minutos mantengan su cabecera en la nueva terminal de la Explanada de la Estación, mientras que los de menor tiempo de recorrido se emplacen en la terminal de la Plaza de la Marina. Complementariamente, aquellas líneas de menor alcance, pero con potencial demanda en torno al nodo de transportes de la Estación María Zambrano, podrán establecer servicios de distinto tipo, ya sean directos a la terminal destino o con paradas en ambas terminales. Esta última premisa permite resolver las conexiones de los núcleos del Área de Influencia Metropolitana con los servicios de AVE, Cercanías e, incluso, el Aeropuerto.

De esta manera, la Terminal de la Explanada de la Estación quedaría conectada con la Estación María Zambrano (AVE, Renfe y Cercanías, incluido al Aeropuerto) y con el Metro, que conecta a su vez, entre otros destinos, con la Universidad de Málaga, el Hospital Universitario Virgen de la Victoria (Clínico) y el Hospital Regional y que, en un futuro, lo hará con el Centro Histórico y el Tercer Hospital. Se consolidará, así, como el principal nodo de transportes del Área de Influencia Metropolitana de Málaga.

Por otra parte, la Terminal subterránea de Plaza de la Marina, directamente conectada con el Eje Litoral Soterrado, mejorará y potenciará el uso del autobús metropolitano, facilitando el acceso a las nuevas centralidades propuestas de las

poblaciones del Área de Influencia Metropolitana, en mejores condiciones de confort para los usuarios y posibilitando tiempos de recorrido competitivos como medida para limitar el uso del vehículo privado.

Se aportan a continuación otras posibles ideas o premisas a considerar en la futura explotación de las terminales propuestas:

- Gestión adecuada de los tiempos de uso de las dársenas, que dependerán de los servicios acogidos en cada terminal, lo que permite acotar la inversión inicial al reducir el número de dársenas necesarias y posibilita una mejor tarificación a las empresas de transporte.
- Posible conexión de ambas terminales mediante un servicio de lanzadera, mejorando así la interconexión entre líneas.
- Habilitar las terminales para su utilización por parte de los servicios discrecionales, generalmente con fines turísticos.

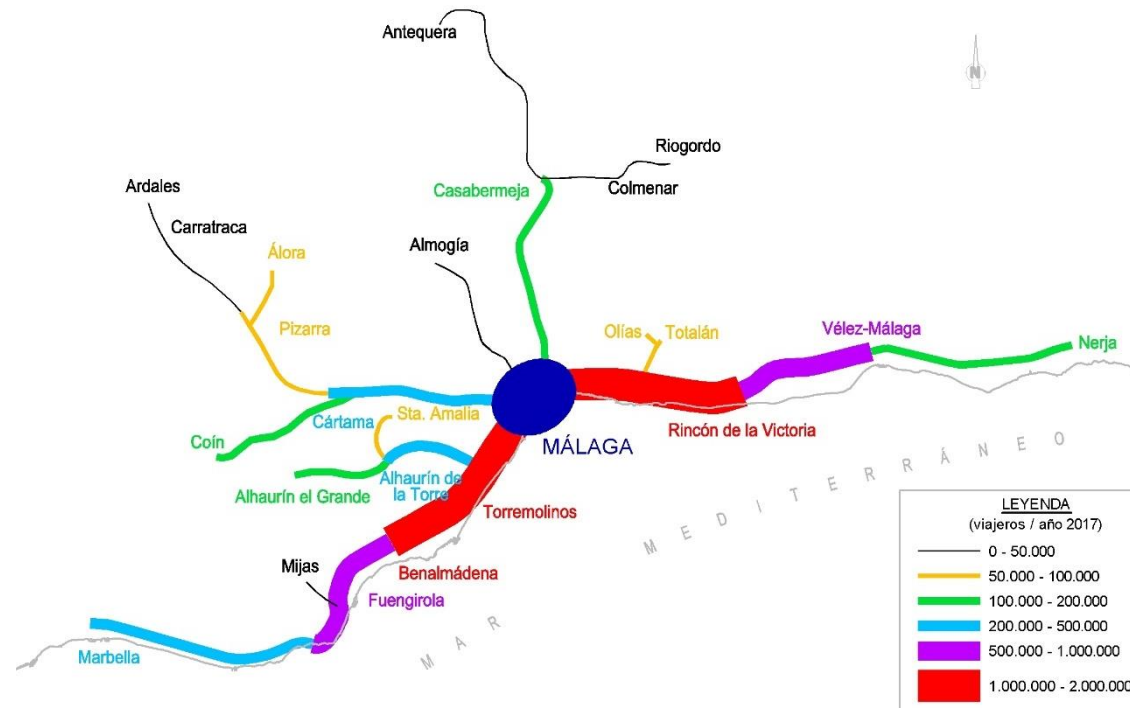


Fig. nº 10: Principales destinos del Área de Influencia Metropolitana (Elaboración propia).

❖ TERMINAL SUBTERRÁNEA DE EXPLANADA DE LA ESTACIÓN MARÍA ZAMBRANO.

Esta terminal ya fue objeto de un Anteproyecto en 2009, en el que se planteaba una solución con hasta 4 niveles soterrados. En el *Informe* de 2019 se planteaba suprimir el nivel más profundo, manteniendo así hasta 48 dársenas en los niveles (-2) y (-3) y el vestíbulo principal en el nivel (-1). Igualmente, se apuntaban ideas para la conexión con la Estación María Zambrano y con el Metro, para la integración de la parada de taxis en el nivel (-1) y para solucionar las conexiones de la Terminal con el viario existente y futuro.

En 2021, se ha elaborado el documento *“Estudio funcional de las estaciones de la Explanada de la Estación y de la Plaza de la Marina en Málaga”* bajo la dirección de la Coordinación General de Infraestructuras y Proyectos, como antecedente del Anteproyecto en proceso de licitación. En este documento, se plantea una terminal con tres niveles bajo la Explanada de la Estación, con sendos túneles de acceso (Norte y Sur) para conexión con el viario existente.

El túnel para el Acceso Norte tendría su origen en el nivel (-2) y ocuparía en planta parte del nivel (-1), como solución para poder disponerse sobre el túnel existente del Metro bajo la Avenida de las Américas, entre la calle Mendívil y la Plaza de la Solidaridad. Una vez alcanzada dicha plaza, continuaría por la Av. de las Américas para salir a superficie antes de la Calle Mauricio Moro Pareto.

El túnel para el Acceso Sur nacería desde el nivel (3) para pasar bajo la línea soterrada del Cercanías en calle Héroe de Sostoa y salir a superficie en la Av. Ingeniero José María Garnica a la altura de la calle Lebrija.

# PLAN MÁLAGA LITORAL

## Planteamiento general y actuaciones

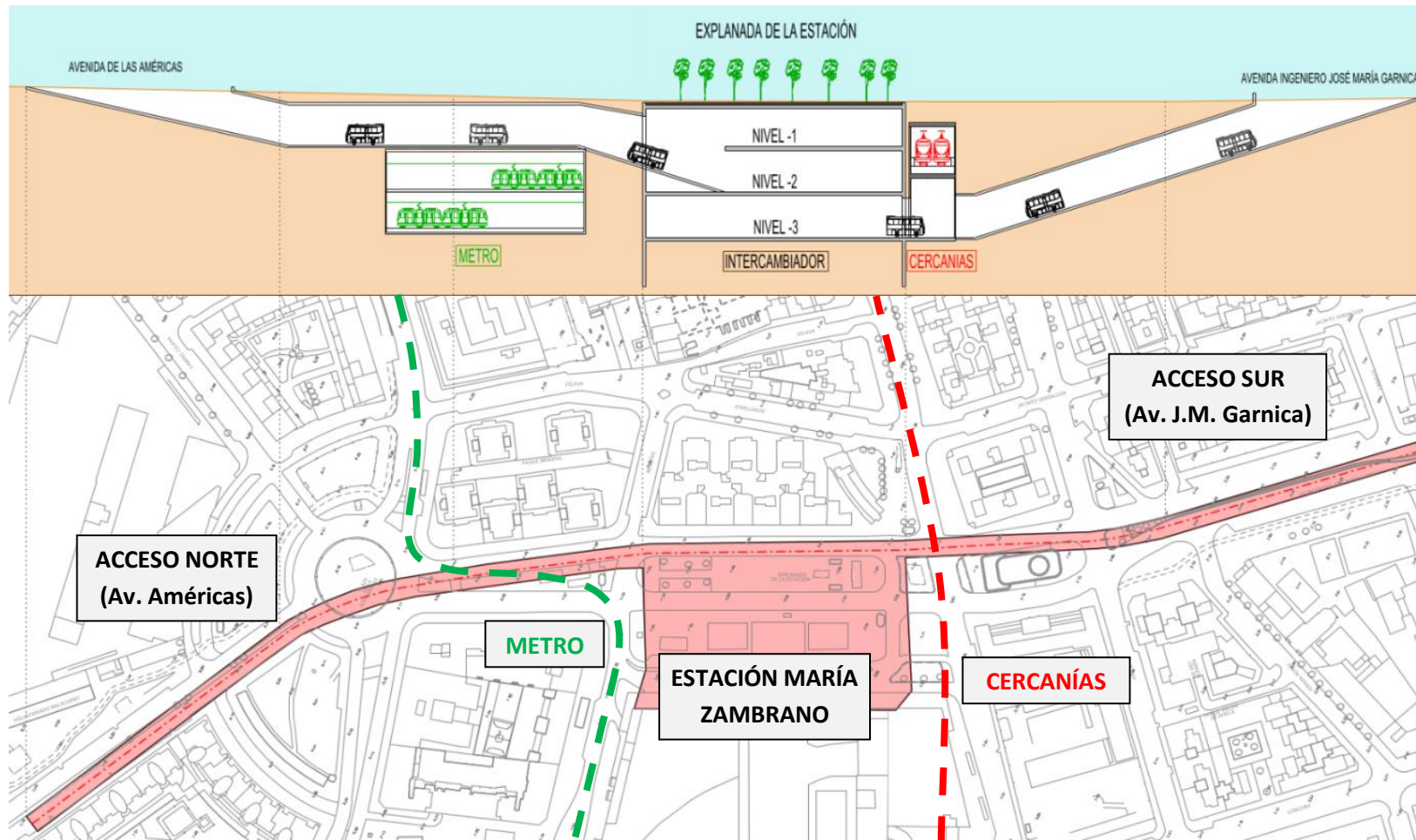


Fig. nº11: Esquema de planta de la Terminal de la Explanada de la Estación

(Fuente: Estudio funcional de las estaciones de la Explanada de la Estación y de la Plaza de la Marina en Málaga, ESTUDIO 7).

El nivel (-1) propuesto dispondría de conexión directa tanto con el Metro como con las líneas de AVE, regionales de RENFE y Cercanías a través de la Estación María Zambrano. En este nivel, se ubicarán los espacios destinados a las empresas de transporte, taquillas, tornos, locales comerciales y la parada de taxis y VTC.

El nivel (-2) dispondrá de una isla de embarque central con acceso desde el nivel (-1), en torno a la que se dispondrán 15 dársenas de 15 metros cada una. Se han previsto también 9 dársenas de regulación, zona para lavado automático de autobuses y los espacios de circulación necesarios tanto para los giros hacia y desde el Acceso Norte como hacia y desde las rampas que conectan este nivel (-2) con el nivel (-3).

El nivel (-3) dispondrá de 22 dársenas de 15 metros, 1 dársena de 18 metros y otra de 12 metros, dispuestas en torno a la isla central conectada con los niveles (-2) y (-1). Se han previsto espacios tanto para instalaciones y almacenes como para vestuario y aseo de los conductores. Contempla también las conexiones internas con el nivel (-2) y la conexión con el Acceso Sur.

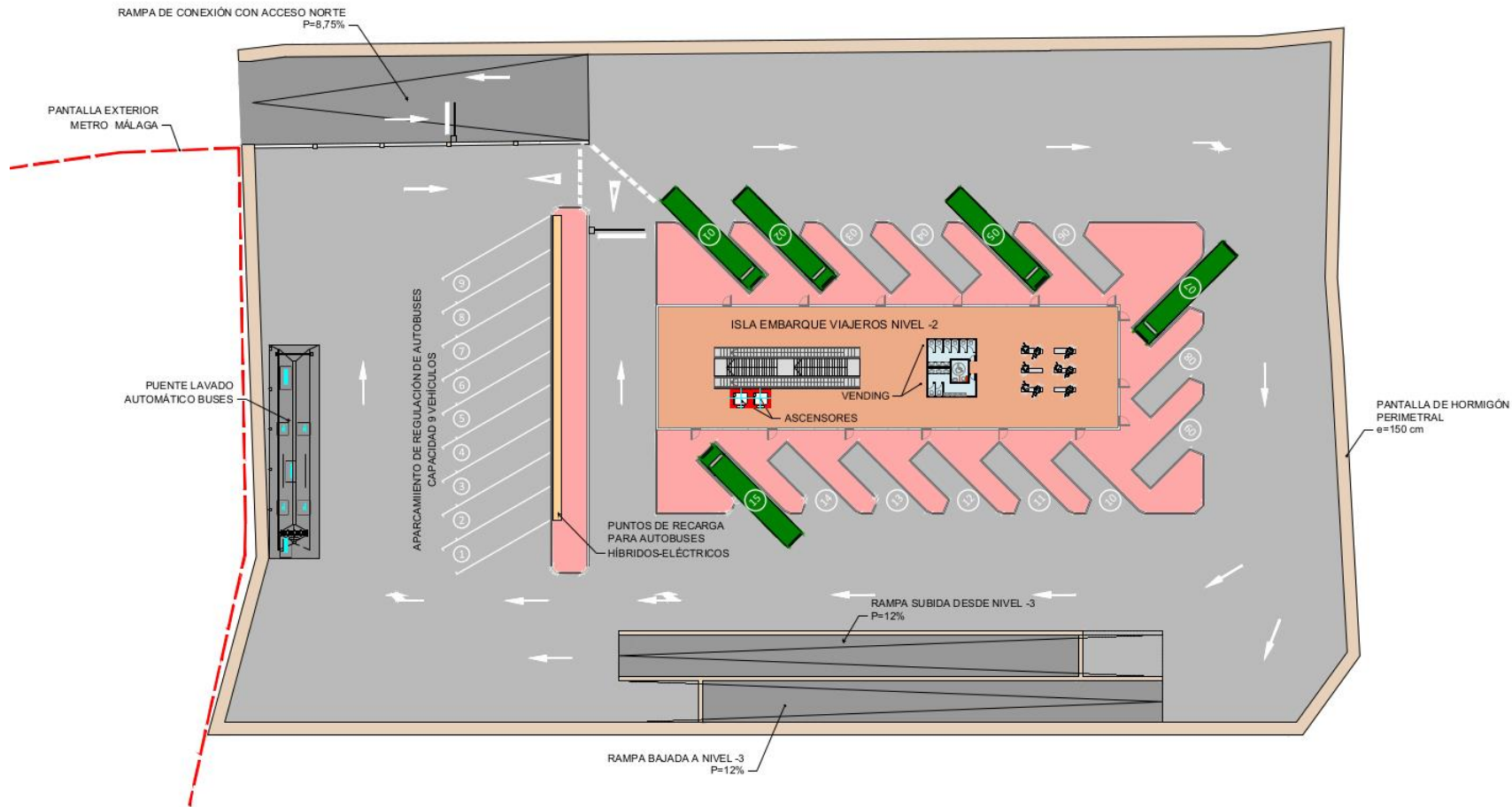


Fig. nº12: Nivel (-2) de la Terminal de la Explanada de la Estación

(Fuente: Estudio funcional de las estaciones de la Explanada de la Estación y de la Plaza de la Marina en Málaga, ESTUDIO 7).

El Anteproyecto en licitación deberá resolver el mantenimiento de la funcionalidad de la Estación María Zambrano durante las obras, así como proponer un proceso constructivo que permita conservar los antiguos casetones de RENFE y la actual cubierta metálica del acceso a la estación.

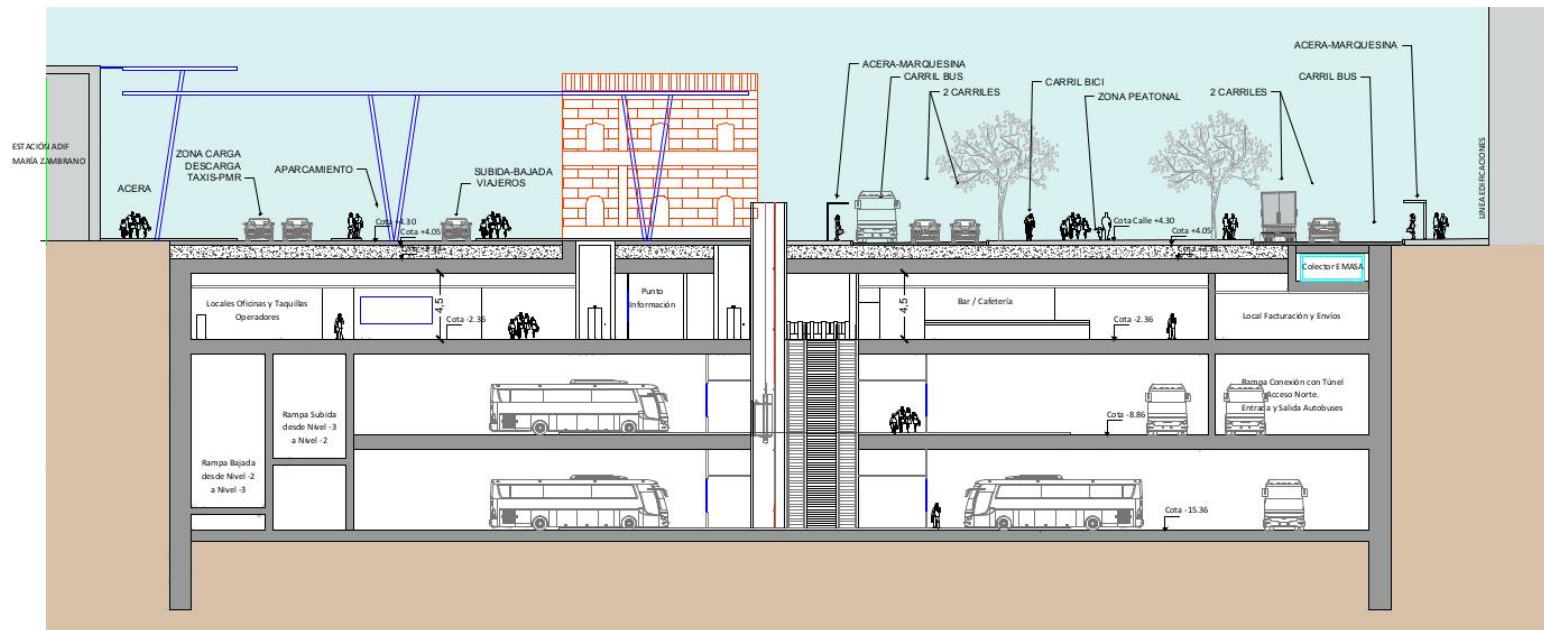


Fig. nº13: Sección transversal de la Terminal de la Explanada de la Estación

(Fuente: Estudio funcional de las estaciones de la Explanada de la Estación y de la Plaza de la Marina en Málaga, ESTUDIO 7).

### ❖ TERMINAL SUBTERRÁNEA DE LA PLAZA DE MARINA.

Esta terminal también fue objeto de un Anteproyecto en 2005, en el que se partían de premisas como la prolongación hacia el Este del Metro y del Cercanías, lo que derivaba en una propuesta de gran estación ferroviaria que ocupaba también la parte de la Plaza de la Marina integrada en el eje viario Alameda – Parque.

En el *Informe* de 2019 se proponía *“la construcción de una estación terminal para autobuses interurbanos de la que se sirvan las líneas de recorridos no mayores a 60 min”*. Ya entonces se contemplaba también que los accesos a esta terminal se realizasen desde el Eje Litoral Soterrado.

En el *“Estudio funcional de las estaciones de la Explanada de la Estación y de la Plaza de la Marina en Málaga”*, elaborado en 2021, se contempla una estación en 2 niveles conectados cada uno de ellos con uno de los niveles del Eje Litoral Soterrado. En planta, la terminal se dispone entre la continuación de la alineación de la fachada Sur de la Alameda Principal y el soterramiento del Eje Litoral y entre la fachada Oeste de la Plaza de la Marina y el límite actual del Parque del Málaga.

El Nivel (-1), conectado con el sentido Oeste – Este del Eje Litoral Soterrado, dispondrá de 7 dársenas de 15 metros y 1 dársena de 18 metros, todas ellas habilitadas para la recarga de autobuses híbridos o eléctricos. Se contempla la conexión con el aparcamiento de la Marina (una vez remodelado), que podría actuar como conexión con una futura prolongación del Metro o del Cercanías en el eje Alameda – Parque. En este nivel se sitúan las taquillas, oficinas, instalaciones y almacenes, locales comerciales y otras dependencias.

En el Nivel (-2), organizado como una isla central para el acceso de los viajeros desde el nivel de la Plaza y desde el Nivel (-1) y en torno a la que se disponen 12 dársenas de 15 metros y 2 de 18 metros, se conecta con el sentido Oeste – Este del Eje Litoral Soterrado.



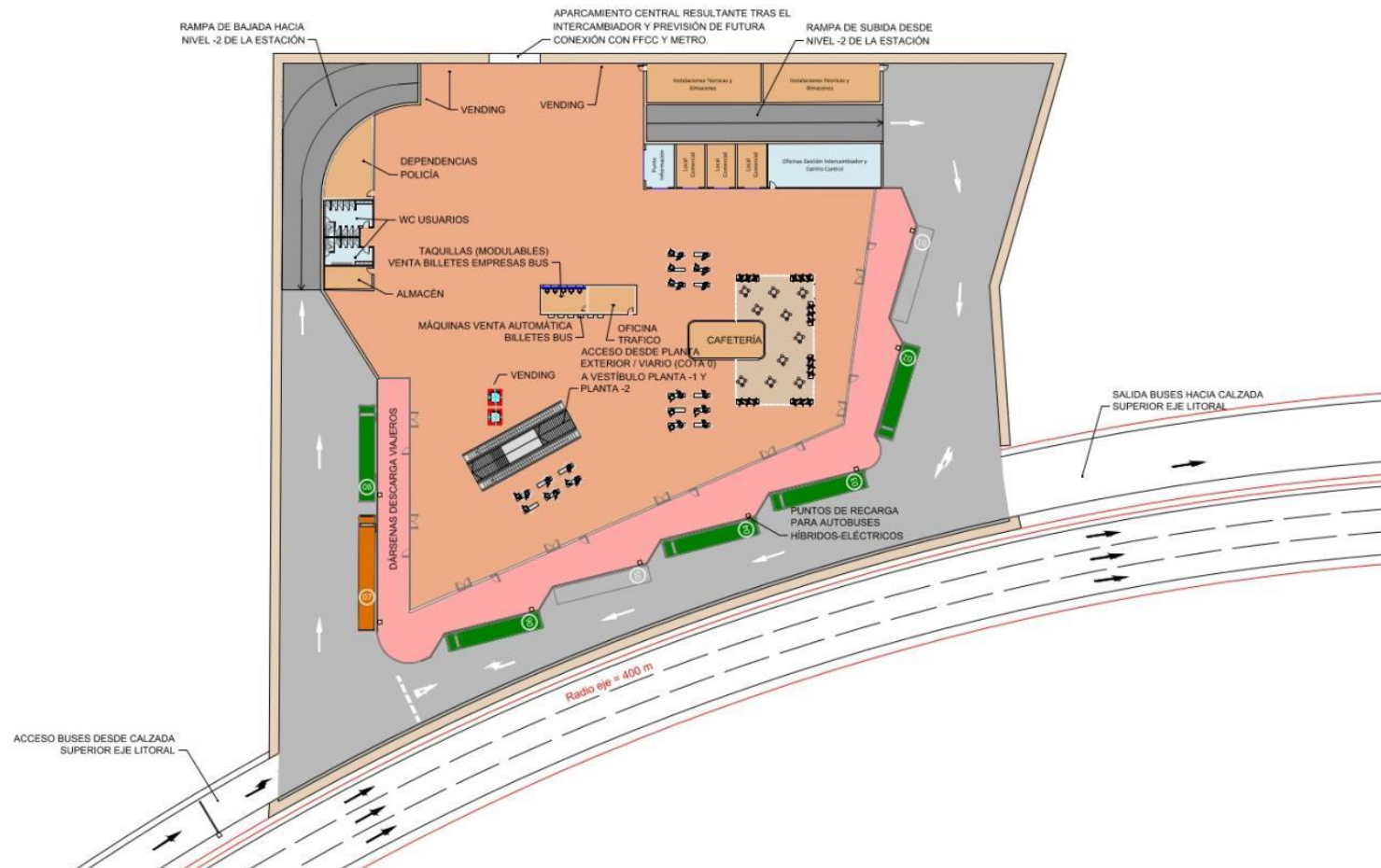


Fig. nº14: Nivel (-1) de la Terminal de la Plaza de la Marina

(Fuente: Estudio funcional de las estaciones de la Explanada de la Estación y de la Plaza de la Marina en Málaga, ESTUDIO 7).

El diseño previsto para esta Terminal contempla un sistema de rampas interiores para posibilitar los movimientos entre uno y otro nivel de dársenas y, de esa forma, permitir también el cambio de sentido de los autobuses en su relación con el Eje Litoral Soterrado.

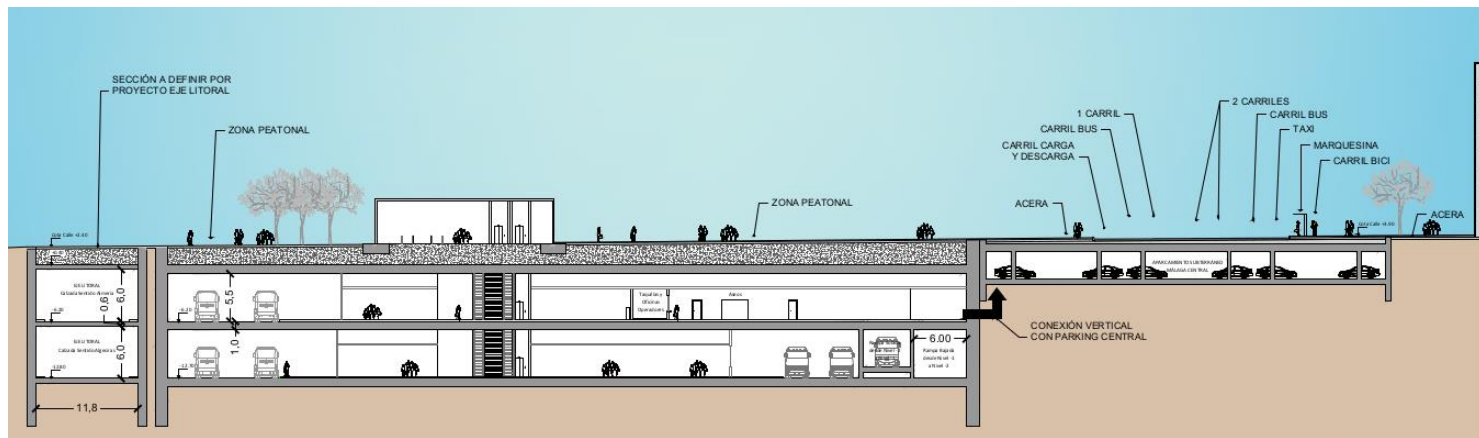


Fig. nº15: Sección transversal de la Terminal de la Plaza de la Marina.

(Fuente: Estudio funcional de las estaciones de la Explanada de la Estación y de la Plaza de la Marina en Málaga, ESTUDIO 7).

En los estudios elaborados hasta la fecha se contempla la posibilidad de un tercer nivel bajo la nueva terminal, como así se proponía en el Informe de 2019, lo que permitiría disponer de una bolsa de aparcamientos para residentes u otros usuarios. Se podría, incluso, llegar a plantear la conexión de este tercer nivel, bajo el Eje Litoral Soterrado, con el aparcamiento previsto en el recinto portuario, lo que abriría nuevas posibilidades para su explotación y facilitaría la gestión de los accesos.

5.5.2. Eje Litoral Soterrado

El Eje Litoral Soterrado, sobre el que ya en la década de los 2000 se habían planteado actuaciones parciales (Av. de Cánovas e inicio del Paseo Marítimo Pablo R. Picasso), era el elemento más novedoso y ambicioso en el *Informe* de 2019. Desde entonces, se han elaborado sendos estudios encaminados a analizar, el primero de ellos, las posibles alternativas para la sección del soterramiento y los trazados alternativos en el tramo entre la Plaza de la Marina y la Avenida Cánovas del Castillo; y, el segundo de ellos, las alternativas de ordenación viaria tras el soterramiento del Eje Litoral, lo que ha requerido avanzar en la definición geométrica de éste y sus accesos.

Para ello, los estudios parten de los objetivos principales establecidos en el *Informe* de 2019, y que se reproducen aquí con la redacción incluida en el *Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado* (junio de 2021):

- *“Acceso directo y rápido para los servicios de transporte interurbano de viajeros a las nuevas terminales previstas junto a la estación de ferrocarril María Zambrano y en Plaza de la Marina, en ambos casos subterráneas, contribuyendo así a facilitar y promover tales servicios de transporte público.*
- *Integración de los espacios centrales de la ciudad con los portuarios ya regenerados (muelles 1 y 2) y con el litoral y playas, con notable ampliación de espacios verdes y peatonales y anulación completa del “efecto barrera” que perturba la relación de dichos espacios centrales urbanos, y de la ciudad en general, con el área litoral.*
- *Solución para las comunicaciones internas Oeste-Este y viceversa entre los barrios ubicados próximos al Centro que han de atravesarlo para relacionarse entre sí como consecuencia de la especial configuración de la ciudad, muy condicionada por el relieve del terreno, y sin por ello favorecer el acceso a dicho Centro de los vehículos privados”.*

A estos objetivos se ha incorporado, como condicionante para la organización de la movilidad en el área central, la restricción al uso exclusivo del eje Alameda – Parque por parte del transporte público y de los vehículos autorizados.

# PLAN MÁLAGA LITORAL

## Planteamiento general y actuaciones

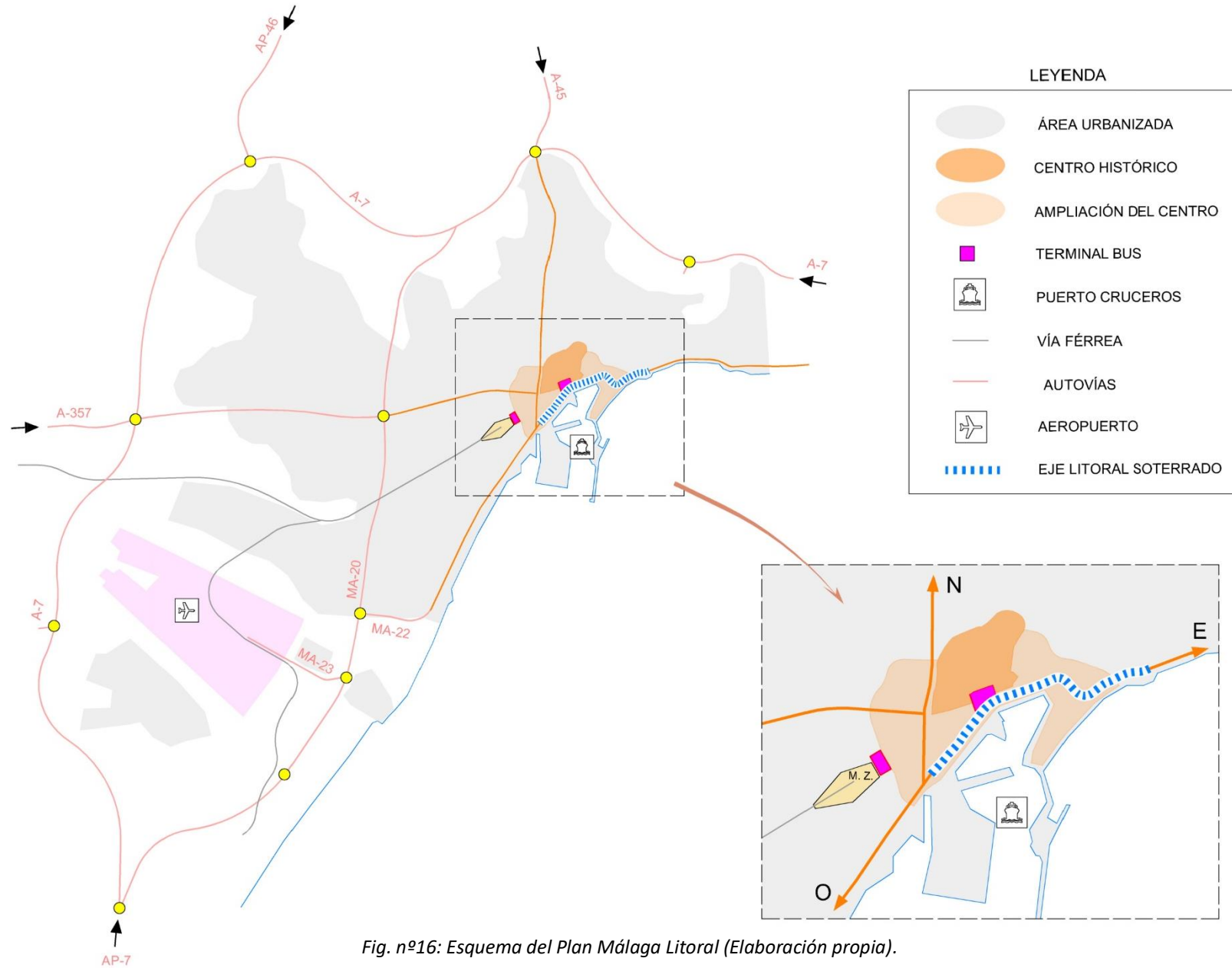


Fig. nº16: Esquema del Plan Málaga Litoral (Elaboración propia).

Por otra parte, del *Estudio de alternativas de soterramiento en el tramo del Paseo de los Curas del Vial Litoral (julio de 2020)*, se concluye que la sección considerada como más adecuada para su implantación bajo el viario existente es aquella formada por dos niveles superpuestos con tres carriles por sentido. Igualmente, como consecuencia de un análisis comparado de los trazados propuestos, sus afecciones, ventajas a inconvenientes, se deduce que tanto la solución por el Paseo de los Curas como la propuesta por el Paseo del Parque son viables. No obstante, como consecuencia del avance en los diseños para la Terminal de la Plaza de la Marina en los que se establecen los espacios que se prevén ocupar, se concluye como solución más adecuada el soterramiento del Eje Litoral bajo la calzada sur del Paseo de los Curas.

El *Estudio* de junio de 2021 ha incluido en su alcance, como alternativa al planteamiento inicial para el Eje Litoral Soterrado recogido en el *Informe* de 2019, el análisis de las soluciones de trazado para las conexiones del Eje Litoral con la Avenida de Andalucía y con las vías laterales del Guadalmedina. De esta forma, el *Estudio* recoge soluciones de concepto y trazado “*para la articulación completa de los cuatro ejes viarios principales que confluyen en el área central de Málaga: Avenida de Andalucía (acceso principal a las Rondas Oeste), Paseo Marítimo de Poniente Antonio Machado (vía principal de acceso al Puerto), Paseo Marítimo Pablo R. Picasso (acceso único desde el Este) y Viales laterales del Guadalmedina (acceso desde el Norte)*”.

Así, en dicho *Estudio* de junio de 2021, se consideran dos grupos de soluciones para el Eje Litoral Soterrado:

- Las soluciones **A**, que se limitan al soterramiento del Eje Litoral.
- Las soluciones **B**, que abordan las conexiones con el eje Norte – Sur del Guadalmedina y con la Avenida de Andalucía.

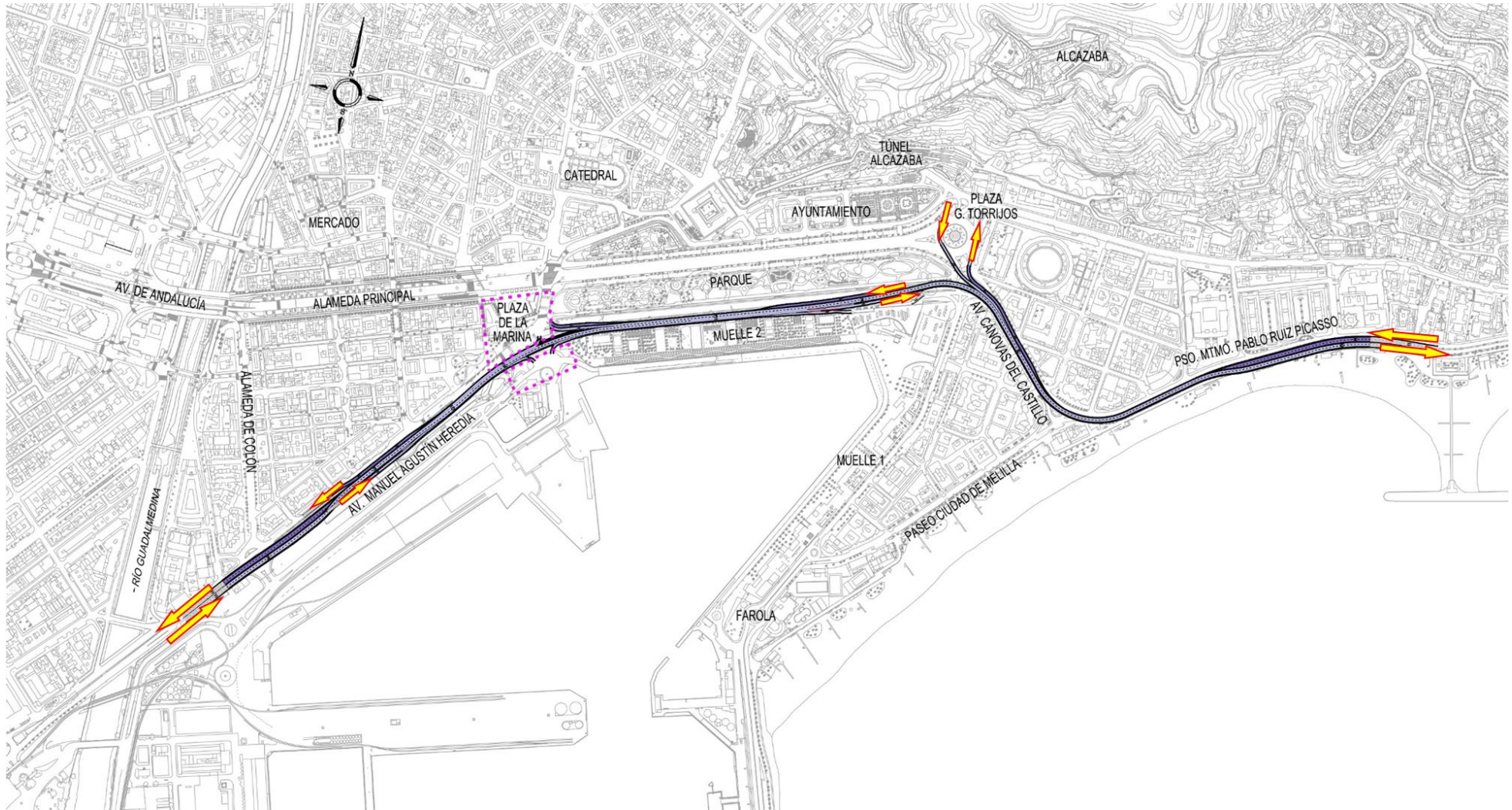


Fig. nº17: Eje Litoral Soterrado (Solución A).

(Fuente: Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado, ARCS).

A su vez, para cada una de estas soluciones para el Eje Litoral Soterrado, se plantean distintas alternativas para la ordenación viaria en superficie, en función del sentido de circulación en la Alameda de Colón, como viario estructurante que se emplea, en algunas de estas soluciones, para la conexión de la Avenida de Andalucía con el Eje Litoral.

Se plantean, además de los accesos en los extremos del Eje Litoral Soterrados, otros accesos intermedios (en Av. de Heredia y en la Plaza de Torrijos) y conexiones con la Terminal de la Plaza de la Marina y los aparcamientos existentes (Muelle 2) y previstos (explanada del Puerto frente a la Plaza de la Marina).

Se incluyen a continuación, en varias láminas, las soluciones avanzadas para los diseños de la solución A para el Eje Litoral Soterrado, así como las secciones tipo propuestas y su implantación concreta en la Avenida de Heredia, el Paseo de los Curas y el Paseo Marítimo Pablo R. Picasso.



Fig. nº18: Solución A del Eje Litoral Soterrado en el tramo Guadalmedina – Plaza de la Marina.

(Fuente: Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado, ARCS).



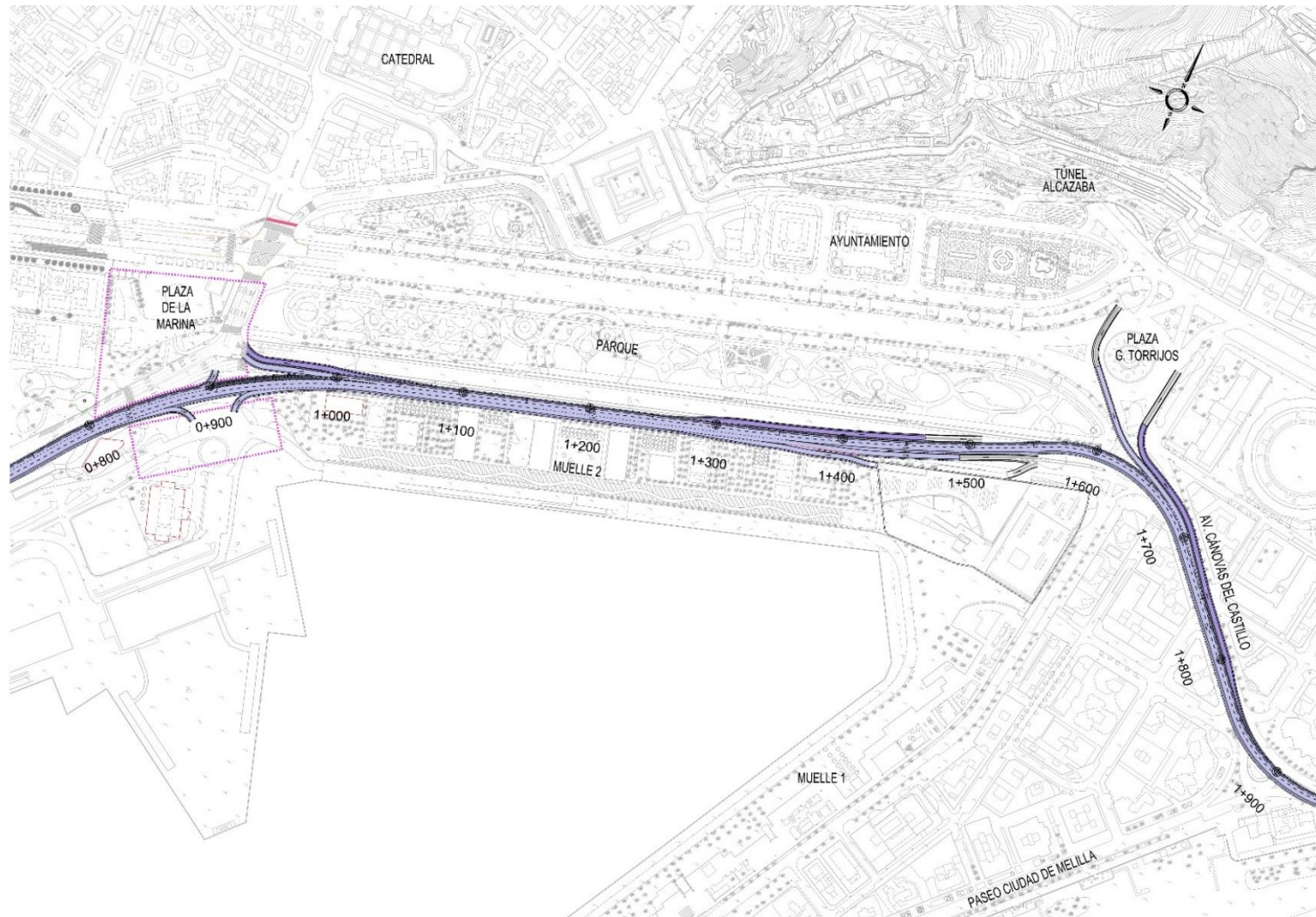


Fig. nº19: Solución A del Eje Litoral Soterrado en el tramo Plaza de la Marina – Glorieta de Torrijos.

(Fuente: Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado, ARCS).

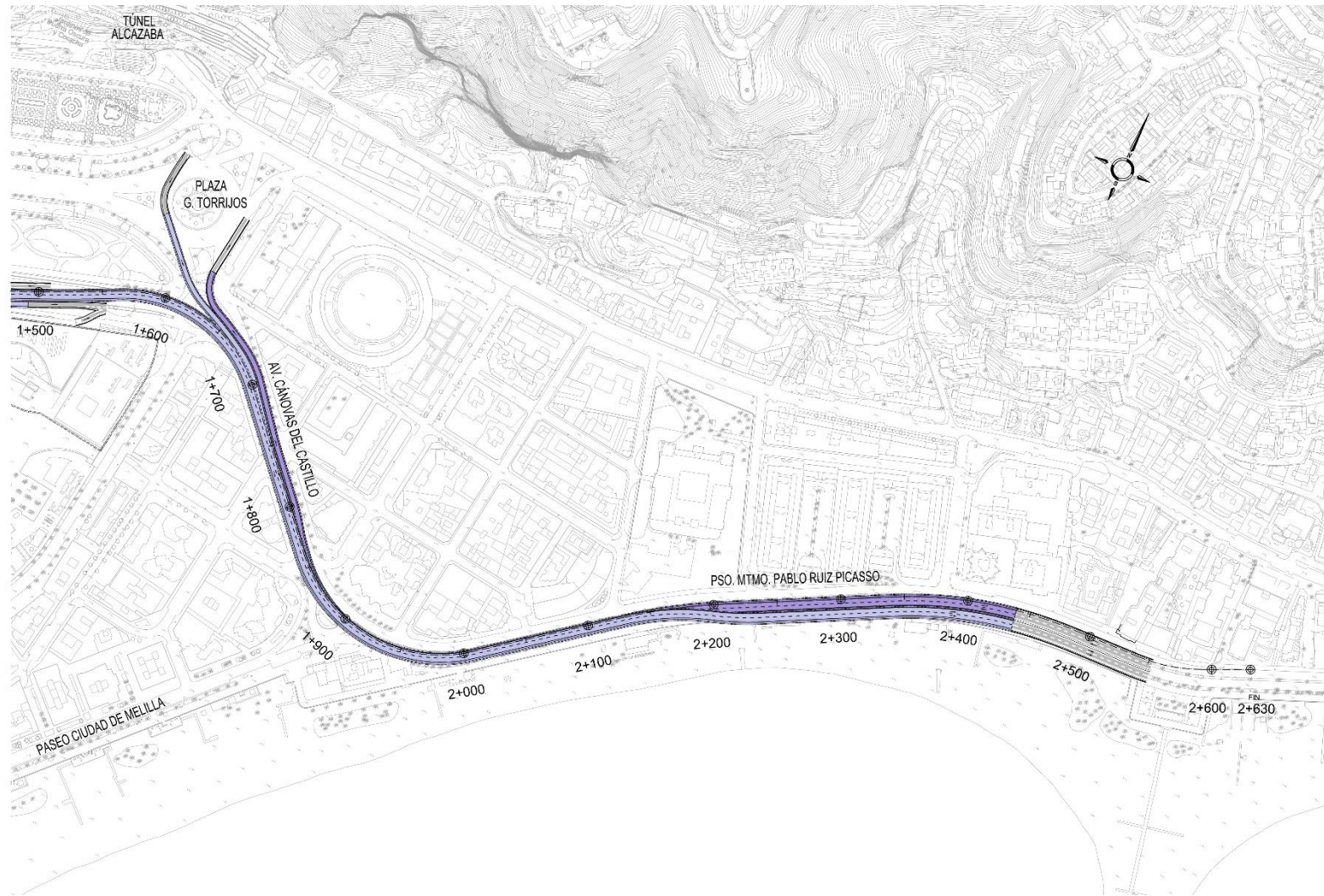
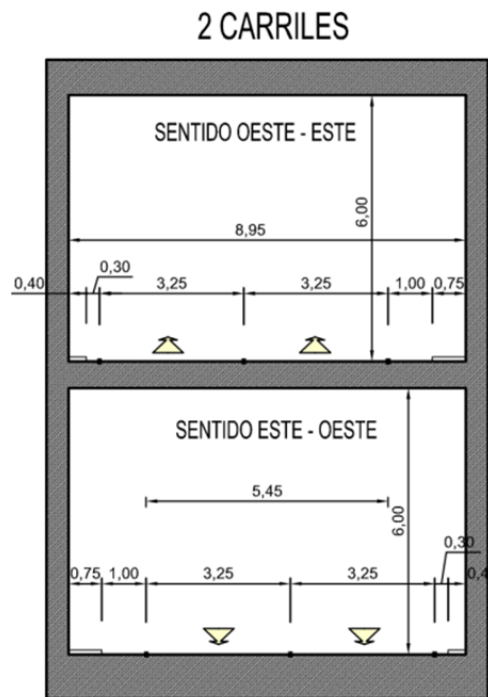


Fig. nº20: Solución A del Eje Litoral Soterrado en el tramo Glorieta de Torrijos – Paseo Marítimo Pablo R. Picasso.

(Fuente: Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado, ARCS).

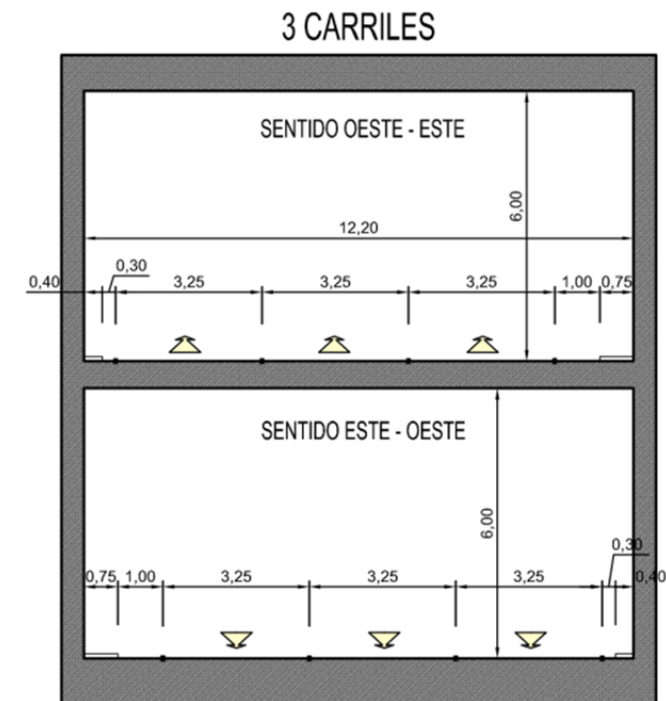
## Secciones transversales Eje Litoral



Calzadas superpuestas

Sentido Oeste-Este arriba

Sentido Este-Oeste abajo



- ✓ Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso
- ✓ Avenida Cánovas del Castillo

- ✓ Paseo de los Curas
- ✓ Avenida M. Agustín Heredia

Fig. nº21: Secciones tipo del Eje Litoral Soterrado

(Fuente: Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado, ARCS).

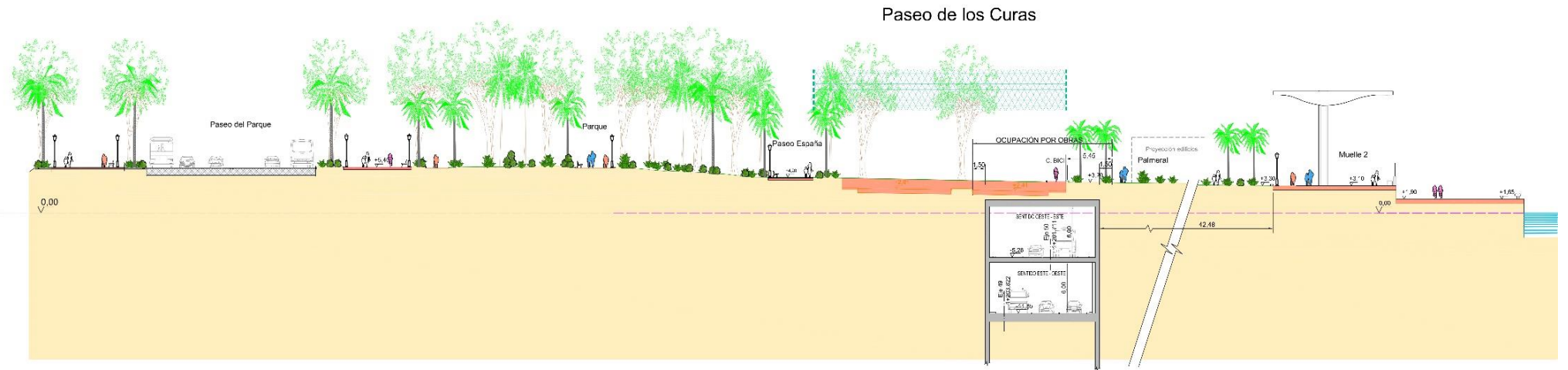


Fig. nº22: Eje Litoral Soterrado bajo el Paseo de los Curas (Fuente: ARCS).

## Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso

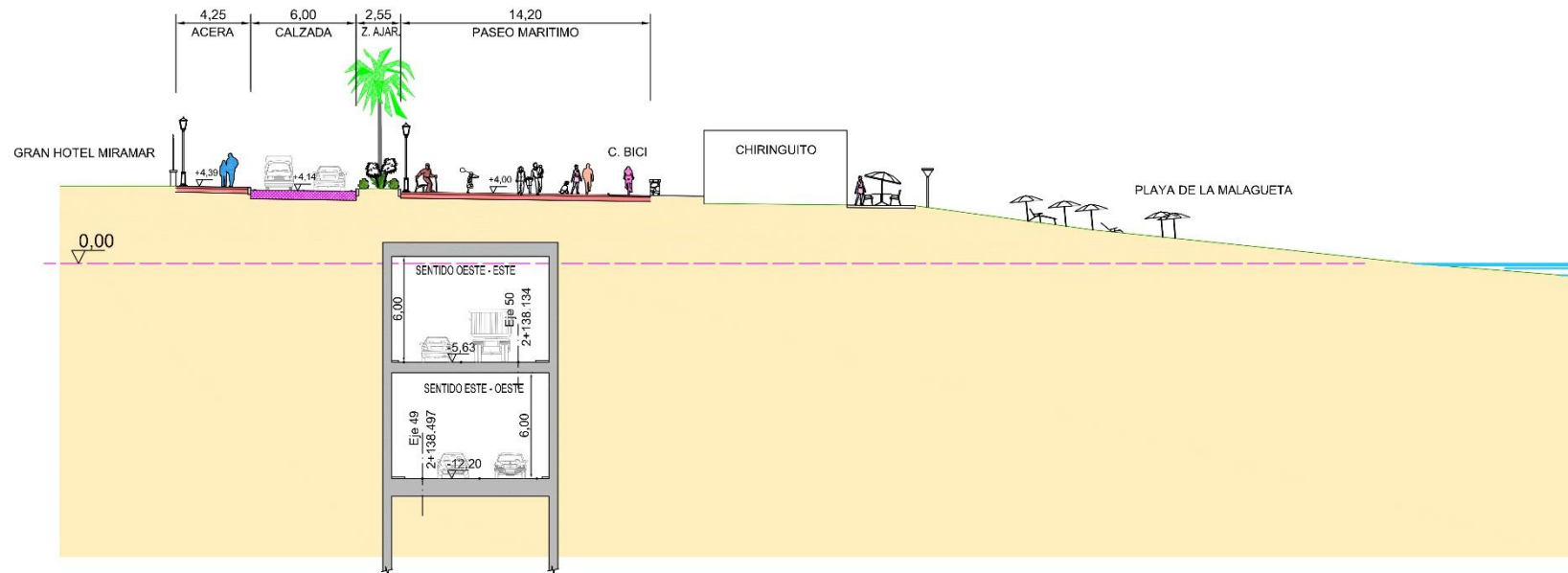


Fig. nº23: Eje Litoral Soterrado bajo el Paseo Marítimo Pablo R. Picasso. (Fuente: ARCS).

La ejecución del Eje Litoral Soterrado como elemento estructurante del Plan Málaga Litoral colaborará en alcanzar los objetivos planteados, trasladándose los beneficios a los usuarios directos, en forma de reducción de tiempos de recorrido y costes del desplazamiento y en aumento de la seguridad y el confort; y al resto de la sociedad, mediante la generación de nuevos espacios peatonales y verdes, la eliminación del efecto barrera ocasionado por el importante volumen del tráfico actualmente en superficie y la significativa reducción de las externalidades del transporte (polución, congestiones, ruido, etc.)

En las láminas incluidas en las siguientes páginas puede observarse el resultado alcanzado con la ejecución del Eje Litoral Soterrado, en lo que se refiere a la reducción de los efectos nocivos del tráfico en superficie como son la intrusión visual, el ruido, la polución y el efecto barrera.

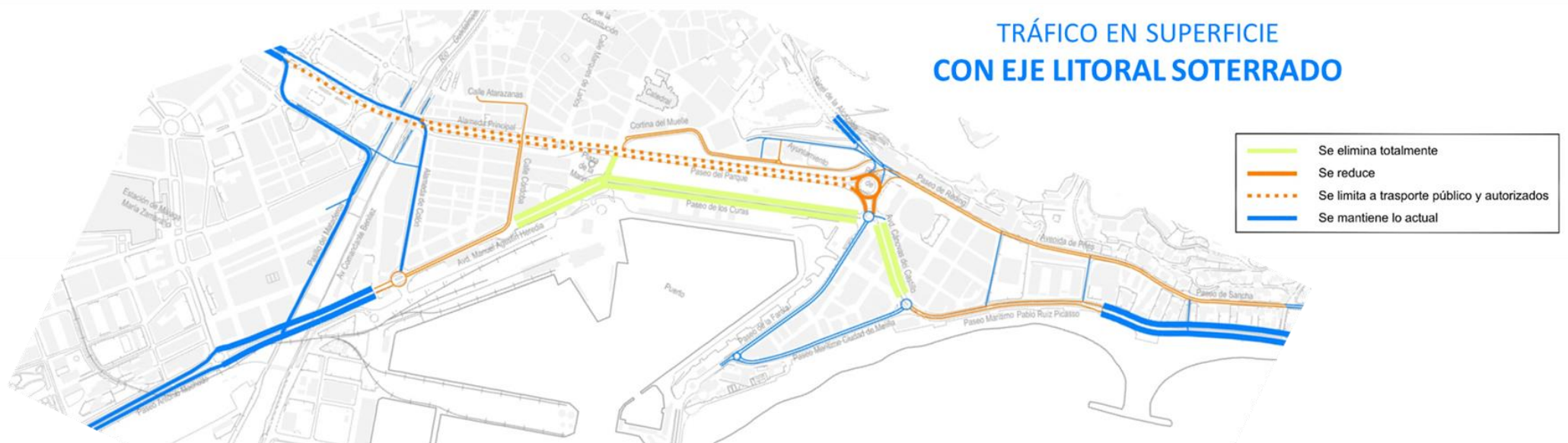
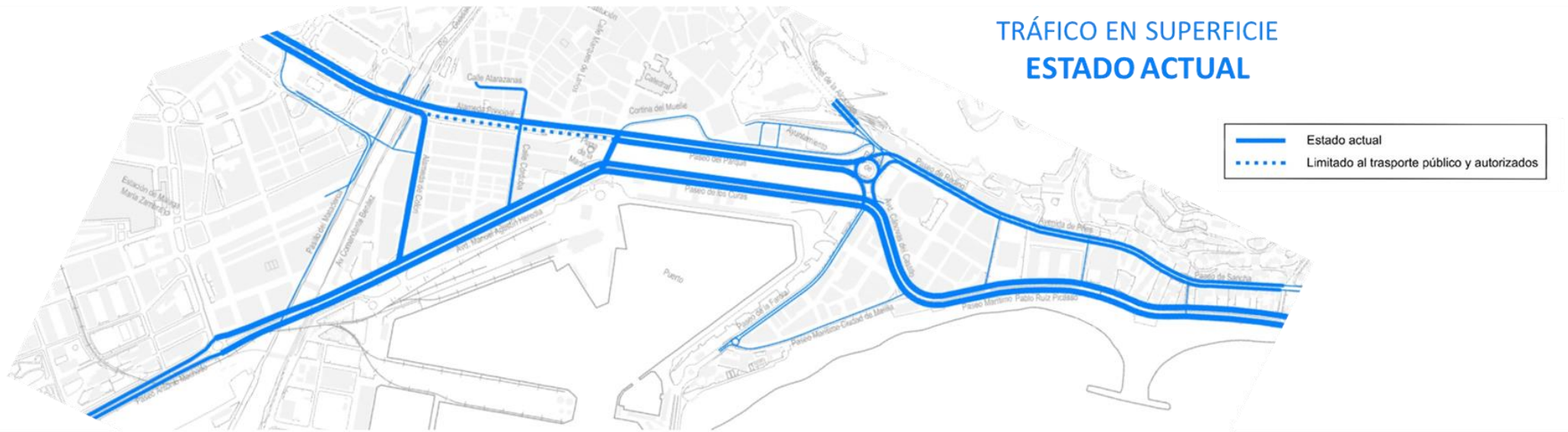


Fig. nº24: Tráficos en superficie ANTES y DESPUÉS del Eje Litoral Soterrado (Elaboración propia).

#### 5.5.3. Centralidad

Ya en el Informe de 2019 se afirmaba por parte de este autor que *“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”*.

Se establecía, por tanto, la necesidad de crear nuevos espacios de centralidad a partir de la oportunidad que la reorganización de los transportes y de la movilidad, mediante la realización de las dos nuevas terminales de autobuses y el soterramiento del Eje Litoral, ofrece para extender el Área Central a los espacios de la Explanada de la Estación María Zambrano y a las áreas integradas por la Avenida Cánovas del Castillo y el Paseo Marítimo de la playa de la Malagueta, siendo para ello necesario dotar estos espacios de los adecuados tratamientos de reurbanización.

Este proceso de ampliación del Centro hacia el Perchel y la Estación María Zambrano se inició con la remodelación de ésta con motivo de la llegada del AVE, si bien se ha podido ver interrumpido, tanto en el espacio como en el tiempo, por las obras del Metro desde Calle Mendívil hasta la Avenida de Andalucía. La ejecución de la nueva terminal de autobuses interurbanos viene a consolidar la función de la Estación como principal nodo regional de transportes, estrechamente relacionado con el Centro Histórico tanto a pie como en autobuses urbanos y metro.

La incorporación de la Malagueta al Centro Histórico es también un proceso no consumado, en parte por el particular urbanismo del barrio y en parte por la histórica fractura que la antigua N-340 (Av. Cánovas del Castillo) ocasionó en la vida de la Malagueta, si bien este eje tenía su origen en la continuación del Parque hasta el mar. Se presenta ahora la oportunidad para cerrar dicha fractura uniendo los dos sectores del barrio y resolver también la comunicación



peatonal y visual entre el Parque y el mar, completando la actuación con la realización de un paseo marítimo de calidad de casi 1 km de longitud y con mayores espacios para el uso ciudadano.

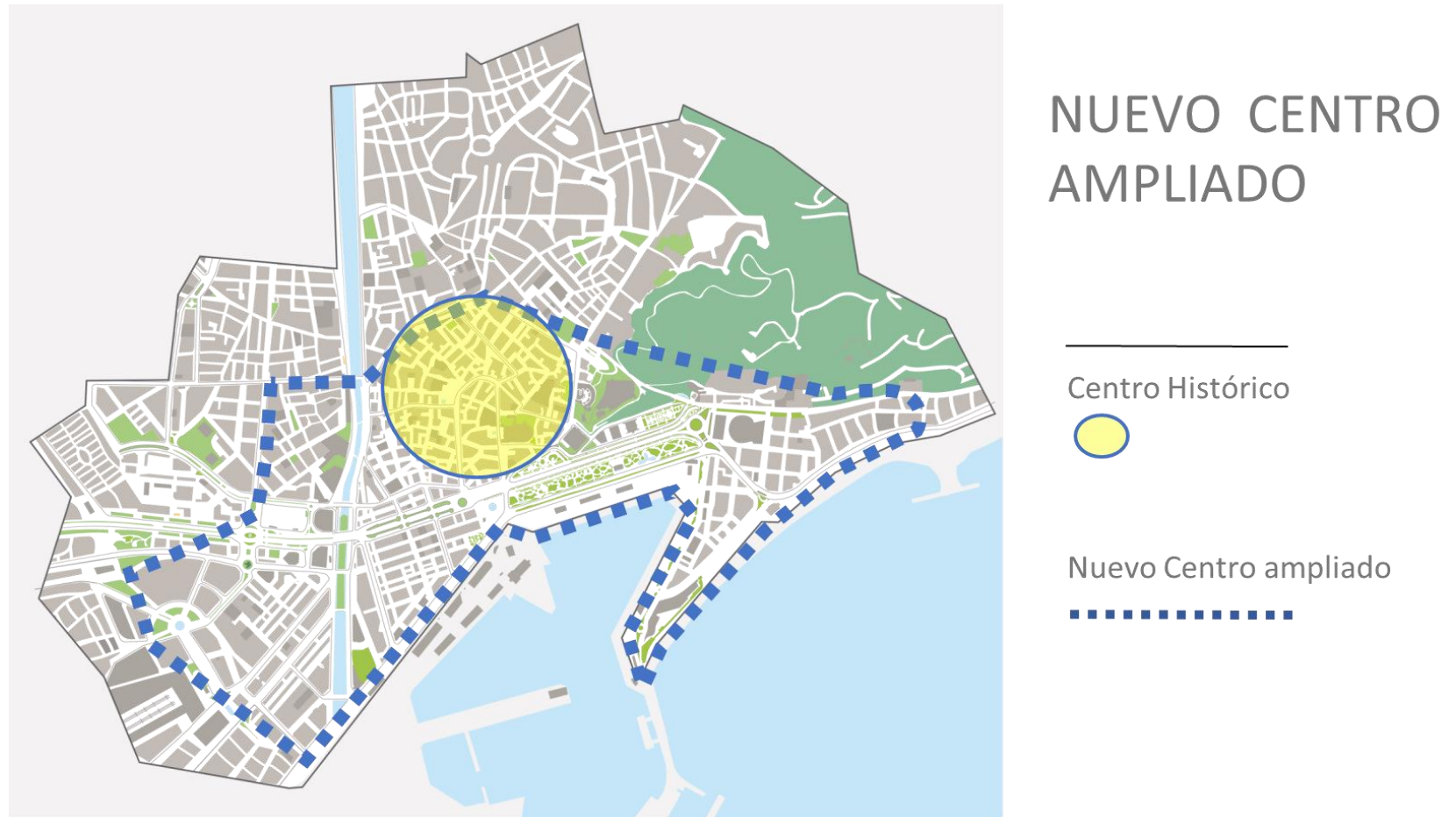


Fig. nº25: Nuevo Centro Ampliado (Fuente: Coordinación General de Infraestructuras y Proyectos).

### 5.5.4. Nuevos espacios libres y verdes

La ejecución de las actuaciones contempladas en el Plan Málaga Litoral, especialmente el Eje Litoral Soterrado y las actuaciones de reurbanización a él asociadas, permitirán recuperar 64.700 m<sup>2</sup> que actualmente son superficies mayoritariamente destinadas a calzadas. El desglose por zonas de estos espacios queda reflejado en la siguiente tabla:

Superficies que se incorporan al uso peatonal o verde	
Avenida de M. A. Heredia	15.100 m <sup>2</sup>
Plaza de la Marina	10.200 m <sup>2</sup>
Paseo de los Curas	17.700 m <sup>2</sup>
Plaza General Torrijos y Glorieta Cánovas del Castillo	5.200 m <sup>2</sup>
Avenida Cánovas del Castillo	3.400 m <sup>2</sup>
P.M. Ciudad de Melilla y P.M. Pablo R. Picasso	13.100 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>64.700 m<sup>2</sup></b>

*Tabla. nº2: Superficies que se incorporan al uso peatonal o verde  
(Fuente: Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado, ARCS).*

En la siguiente imagen se esquematiza la ubicación de las nuevas superficies de uso peatonal o verde para, en la imagen de la siguiente página, presentar el resultado conjunto con los espacios verdes y peatonales ya existentes.



*Fig. nº26: Superficies que se incorporan al uso peatonal o verde (Elaboración propia).*



Fig. nº27: Espacios verdes y peatonales tras la ejecución del Plan Málaga Litoral.  
(Fuente: Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado, ARCS).

En estos nuevos espacios generados para el uso peatonal y verde se podrán llevar a cabo la creación de zonas ajardinadas y la plantación de nuevos ejemplares, o trasplantar los árboles que se hayan podido afectar por las obras.

En el “*Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado*” se recoge una estimación del número de árboles que podrían llegar a plantarse en estos nuevos espacios:

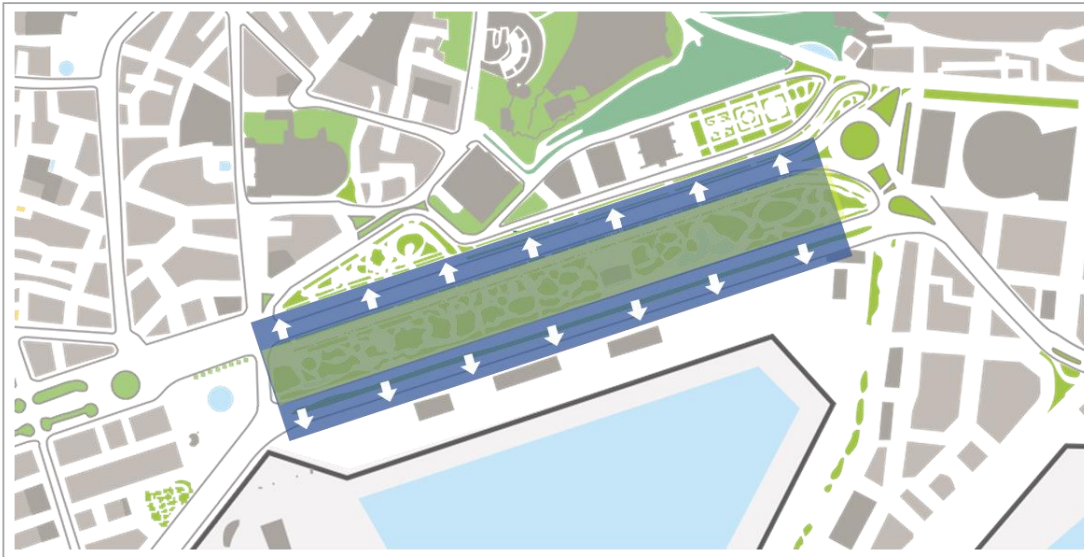
Nuevos espacios peatonales o verdes	Nuevos árboles
Avenida de M. A. Heredia	30 – 40
Plaza de la Marina	20 – 30
Paseo de los Curas	80 - 100
Av. Cánovas del Castillo	30 - 35
Plaza General Torrijos y Glorieta Cánovas del Castillo	20 – 25
P.M. Ciudad de Melilla y P.M. Pablo R. Picasso	20 – 30
<b>TOTAL</b>	<b>200 - 260</b>

*Tabla. nº3: Estimación del número de nuevos árboles*

*(Fuente: Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado, ARCS).*

La supresión del tráfico rodado en el Paseo de los Curas permitirá “unir” el Parque con el Palmeral de las Sorpresas, lo que dará lugar a un nuevo Parque de 85.000 m<sup>2</sup>.

## AMPLIACIÓN DEL PARQUE



El Paseo de los Curas sin tráfico, unido al Parque y al Palmeral de las Sorpresas, dará lugar a un nuevo Parque continuo de 85.000 m<sup>2</sup>.

Nuevos usos para fomentar el carácter estancial.

*Fig. nº28: Ampliación del Parque (Fuente: Coordinación General de Infraestructuras y Proyectos).*

5.5.5. Áreas libres de emisiones

Entre los objetivos del Eje Litoral Soterrado se encuentra, según se recoge en el *Informe* de 2019, la “*reducción de actuales impactos ambientales: ruidos, intrusión visual, emisiones, etc., como consecuencia de la fluidez y no interrupciones de la circulación de vehículos*”.

En **2015** se aprueba la *Agenda Urbana*, en consonancia con los ejes y objetivos promulgados por la Comisión Europea. El Plan Málaga Litoral responde a la filosofía y a los conceptos recogidos en estos documentos, si bien entonces no se desarrollaban entre sus propuestas de actuación concreta.

En febrero de **2019** se presentan, por el arquitecto Salvador Moreno Peralta y por este mismo autor, los *Informes* que dan origen a los planteamientos y actuaciones recogidas en el Plan Málaga Litoral.

En el mes de julio de **2020** se aprueba por la Junta de Gobierno y el Pleno Municipal del Ayuntamiento de Málaga el Plan del Clima de Málaga (ALICIA), entre cuyas acciones más destacadas está el establecimiento de un Área Central de Bajas Emisiones que se estima inicialmente en 350 hectáreas y de obligado cumplimiento para el año 2023, alineándose así con la *Agenda Urbana de Málaga* y el *PEMUS*, aunque sin incluir referencias a los *Informes* de 2019.

En febrero de **2021**, se presenta el *Estudio Previo para la implantación de una Zona de Bajas Emisiones en el Área Centro de Málaga*, elaborado por la consultora Estudio 7 para el Observatorio de Medio Ambiente Urbano (OMAU), en el que se establecen los posibles límites del Área Central de Bajas Emisiones. También en 2021 se aprueba el *Plan Especial de Movilidad Urbana Sostenible de Málaga*.

El Plan Málaga Litoral, también alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS nº 6, 7, 11 y 13) y el Green Deal de la Unión Europea, tiene su ámbito de actuación en el Área Central del Plan del Clima, colaborando de manera significativa en

la reducción de emisiones contaminantes al dotar de mayor fluidez al tráfico, reduciendo las congestiones y posibilitado el tratamiento de los gases nocivos gracias a las instalaciones con las que contará el Eje Litoral Soterrado.

En la siguiente imagen, se superpone el Centro Ampliado, ámbito del Plan Málaga Litoral, sobre el Área Central de Bajas Emisiones del Plan del Clima.



## ÁREA CENTRAL DE BAJAS EMISIONES

PLAN DEL CLIMA (Julio 2020)  
Área Central de bajas emisiones  
(350 Has)

Obligatoria a partir de 2023



Plan Málaga Litoral forma parte del  
Área Central del Plan del Clima

Fig. nº29: Área Central de Bajas Emisiones (Fuente: Coordinación General de Infraestructuras y Proyectos).



5.5.6. Aparcamientos

El *Informe* elaborado por este mismo autor en febrero de 2019 recogía una serie de propuestas destinadas a la creación y gestión de nuevos aparcamientos, que han quedado integradas en el Plan Málaga Litoral. Se traen aquí las principales ideas y planteamientos que sobre los aparcamientos propuestos se recogían en dicho *Informe*:

- ❖ Aparcamiento en el solar de la Estación de Autobuses de los Tilos, que complemente las funciones del aparcamiento existente en la Estación María Zambrano y Centro Comercial Vialia (con 1.400 plazas), considerando que, tanto la ejecución de la nueva Terminal de Autobuses como los nuevos usos que se establezcan para esta parcela, podrían justificar una capacidad de unas 900 nuevas plazas a distribuir en 2 o 3 plantas bajo rasante.
- ❖ Remodelación del actual aparcamiento de la Plaza de la Marina, como consecuencia de la ejecución de la nueva Terminal de Autobuses metropolitanos en el espacio situado al sur de la línea que prolongase la de fachadas de la acera sur de la Alameda. Se podrá conservar la zona de aparcamiento existente al norte de esta alineación, dedicándola a vehículos de movilidad sostenible (eléctricos, bicicletas, patinetes, etc.) o incluso a vehículos de servicios urbanos o de seguridad.
- ❖ Nuevo estacionamiento subterráneo bajo la explanada del Puerto frente a la Plaza de la Marina, en aplicación del Acuerdo firmado en 2004 entre Ayuntamiento y Autoridad Portuaria, por el que se contempla la construcción de este aparcamiento con una capacidad de al menos 450 plazas. Se contempla, en coordinación con la actuación para el soterramiento del Eje Litoral, que se acceda a este estacionamiento desde cada nivel previsto para el Eje Litoral Soterrado. Como quedó recogido en el *Informe* de 2019, “*se sugiere la aplicación de políticas tarifarias encaminadas a facilitar el acceso de visitantes a la ciudad, que aceptarán más fácilmente mayores precios horarios, antes que inducir el uso local de carácter recurrente, que debe ser orientado hacia los transportes públicos*”.

## PLAN MÁLAGA LITORAL

### Planteamiento general y actuaciones

- ❖ Nuevo aparcamiento subterráneo bajo el Paseo Marítimo Ciudad de Melilla, actuación que ya cuenta con estudios anteriores y que consideraban un uso mixto destinado a residentes y rotación, que posibilitará la eliminación de los estacionamientos en superficie en unos espacios actualmente degradados y con alto valor para la ciudad.



Fig. nº30: Nuevos aparcamientos previstos en el Plan Málaga Litoral (Fuente: ARCS).

5.5.7. Centro de negocios en la parcela de Los Tilos

La parcela donde se ubica la actual Estación de Autobuses tiene una superficie, según la correspondiente ficha del PGOU, de 16.318 m<sup>2</sup>. En dicha ficha se recogen, a modo indicativo, posibles usos para este suelo, incluyendo vivienda y comercial. Se remite, no obstante, a la elaboración del un PERI (Plan Especial de Reforma Interior) en el que se establezcan, de forma justificada, los usos y determinaciones urbanísticas que operen sobre dicha parcela.

El emplazamiento de esta parcela, inmediato al actual principal centro de intermodalidad de transportes en Málaga, en el que ya se ofrecen conexiones de ámbitos nacionales – mediante AVE –, e internacionales – a través del aeropuerto, a 8 minutos en tren de cercanías – le confieren más características de singularidad y oportunidades especialmente valiosas, que no se presentan en ningún otro lugar de España.

*Fig. nº31: Centro de negocios y otras actividades en la parcela de la actual Estación de Autobuses de los Tilos (Elaboración propia).*



Una vez se ejecute la nueva Terminal subterránea de autobuses, se completarán unas óptimas condiciones de conectividad entre AVE, aeropuerto, servicios regionales de RENFE, Cercanías, autobuses interurbanos y urbanos y Metro, además de estar previsto un acceso directo con la Ronda Oeste. También se encuentra muy cercana al Centro Histórico, con un recorrido a pie de unos 15 minutos, además de servicios de transporte de Metro y en autobús.

Estas condiciones, unidas al creciente atractivo de Málaga para la celebración de eventos de todo tipo y que cada vez demandan espacios de mayor calidad en sus dimensiones, servicios y relaciones, invitan a reflexionar, con los estudios adecuados de aprovechamiento y usos para esta parcela, sobre las posibilidades para proyectar un edificio singular y multifuncional de alcance estratégico para la ciudad – región que se propugna en este documento.

Considera este autor viable la combinación de usos tales como centro de negocios, oficinas, salas para eventos y reuniones empresariales, coworking, hotel, centro comercial, etc. y atendiendo a las necesidades que pueda presentar el barrio en el que se emplaza, sin olvidar, no obstante, su papel de centralidad junto con la Estación/Intercambiador María Zambrano.

Las nuevas formas de desempeño laboral y profesional, basadas en las nuevas tecnologías y potenciadas a raíz de la pandemia por COVID-19 invitan a pensar en nuevas demandas de espacios y servicios que también podrían emplazarse en este nuevo espacio.

5.5.8. Rehabilitación de barrios

De acuerdo con lo expuesto con anterioridad, uno de los objetivos del Plan Málaga Litoral es la ampliación del Centro de la ciudad, para adecuarlo a las funciones que en la actualidad ha de desempeñar en consonancia con el tamaño de la ciudad y con las funciones que ha de desempeñar como cabecera del Área de Influencia Metropolitana y de la ciudad – región que se conforma en su entorno. Los nuevos equipamientos previstos de terminales para autobuses de servicio interurbano y para aparcamientos de usos diversos serán por sí mismos elementos de atracción de las actividades urbanas hacia nuevos espacios, algunos de ellos en la periferia de lo que hasta ahora se ha conceptualizado como Centro.

Pero la realización del Eje Litoral soterrado está llamada a desempeñar una función estructurante principal al poner en comunicación directa, y sin interferencias con otros usos en la superficie urbana, barrios colindantes con el Centro actual que hoy han de atravesarlo para comunicarse entre ellos: Soho, Malagueta y Perchel Sur. La creación de nuevos y muy amplios espacios destinados al uso peatonal y a la extensión de los jardines y parques del Centro, derivada de la supresión de calzadas y viales, abre oportunidades de gran interés para articular las relaciones entre estos barrios, generando el efecto de su integración en el Centro y la consecuente ampliación de éste.

Las importantes inversiones llevadas a cabo por particulares y administraciones para la completa rehabilitación del Centro Histórico en los últimos años vienen siendo elemento fundamental en el cambio de imagen de la ciudad y en la revitalización de dicho Centro Histórico, lo que no cabe más que contemplarlo como un éxito de gestión urbana. La expansión hacia el Este y hacia el Oeste del Centro, apoyada en el conjunto de los elementos integrados en el Plan Málaga Litoral, plantea la necesidad de actuar en la rehabilitación de estos barrios, aplicando fórmulas derivadas de las experiencias adquiridas y adaptadas a las particulares circunstancias de cada barrio y elemento urbano.

En el caso del barrio Soho, ensanche al Sur de la Alameda, ya se han iniciado estas actuaciones de rehabilitación de edificios y de espacios urbanos, con operaciones significativas de reordenación viaria y de peatonalización: calle Tomás Heredia y otras de menor importancia. Es un barrio donde predominan las viviendas y oficinas, con numerosos locales en planta baja dedicados a la hostelería entre otras actividades. En este barrio existen varios edificios dedicados al estacionamiento de rotación de vehículos, lo que podría requerir actuaciones especiales. Existe una vía principal – la Alameda de Colón – que viene desempeñando funciones de eje viario básico de la ciudad.

Los espacios urbanos ubicados entre la Estación María Zambrano, junto a la que se ubicará subterráneamente la nueva terminal para autobuses interurbanos, y el cauce del Guadalmedina, que hemos identificado bajo la denominación general de Perchel Sur, también están ocupados por edificios de viviendas y de oficinas, así como algunos hoteles. La proximidad a las estaciones ferroviaria y de autobuses está influyendo en procesos de redefinición de usos y de cambios en los residentes tradicionales. La ejecución del Plan Málaga Litoral va a repercutir de manera positiva en la cualificación de los usos de los edificios y de los espacios urbanos del barrio, lo que justifica la toma en consideración de operaciones de renovación y rehabilitación de todos ellos.

El barrio de Malagueta está ocupado predominantemente por viviendas de alto nivel, especialmente en sus amplias fachadas tanto al mar Mediterráneo con orientación Sur y Sureste, como en la fachada al Puerto, con orientación Oeste. En los comienzos de los años 60 del pasado siglo era un espacio en el que convivían pequeñas industrias, algunas ligadas a la pesca, con residencias de alguna calidad. A finales de esa década se inició la construcción de edificios en altura (entre 10 y 15 plantas, principalmente) para viviendas para un mercado de nivel económico y que valoraba la proximidad y las vistas al mar. La eliminación del ferrocarril de vía estrecha que lo atravesaba y la construcción de un Paseo Marítimo a lo largo de todo su frente litoral vinieron a consolidar el barrio como uno de los más significativos y de nivel de Málaga, si bien dividido en dos partes muy similares por la carretera N340 que se apoyaba en la Avenida de Cánovas del Castillo. Esta circunstancia

ha marcado de forma importante la vida del barrio, contribuyendo a su desarticulación, ya muy determinada por el inapropiado urbanismo aplicado en su desarrollo. La ejecución de nuevas playas en 1991 en sustitución de la escollera de rocas que protegía del oleaje al Paseo Marítimo ha venido a presentar nuevos escenarios para la vida del barrio y para el papel que estos espacios representan para la ciudad, ya que se han convertido en un importante atractivo como playas principales.

Con el Plan Málaga Litoral aparece una extraordinaria oportunidad de abordar una rehabilitación profunda de este importante y significativo barrio de Málaga, tanto en sus edificios como en sus limitados espacios públicos; es un barrio que presenta también una notable insuficiencia en sus equipamientos de todo tipo, aunque la carencia de espacio hace muy difícil incorporarlos actualmente. La supresión de la circulación de todo tipo de vehículos en la Avenida de Cánovas del Castillo presenta la oportunidad de superar el fraccionamiento original del barrio, creando condiciones para su transformación en un espacio urbano de calidad, reforzada por la posibilidad de abrir las vistas desde la Avenida hacia el mar mediante el traslado del restaurante Antonio Martín. En el espacio que ocupa ya se diseñó en el año 2008 una gran plaza con vocación de centralidad y foro ciudadano integrada en el *Anteproyecto Constructivo de la Ordenación Viaria del Eje Litoral Este. Tramo: Paseo de los Curas a Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso*. Esta solución cumpliría los objetivos que se marcaron con ocasión de la realización del Parque en el Pleno municipal de mayo de 1904, en el que se comprometió establecer continuidad del citado Parque hasta el litoral; es claro que la actual Avenida de Cánovas – impulsor, por cierto, de este planteamiento – no ha conseguido hasta ahora cumplimentar tal objetivo.

Los tres barrios referidos anteriormente presentan magníficas oportunidades para, mediante su rehabilitación y mejora, colaborar a crear las condiciones de centralidad que una ciudad como Málaga necesita en su papel de cabecera de una importante ciudad - región.

#### 5.5.9. Reutilización de aguas

La construcción de infraestructuras soterradas en zonas urbanas implica resolver la canalización de las posibles aportaciones de las aguas de filtración por presencia del nivel freático y aquellas otras procedentes de la escorrentía superficial.

Para ello, sería deseable que todas las actuaciones contempladas en el Plan Málaga Litoral (terminales de autobuses, aparcamientos y Eje Litoral Soterrado) dispusieran de un sistema separativo de aguas, de forma que se diseñasen dos redes diferenciadas: una para canalizar los flujos provenientes de las filtraciones del terreno, que en principio podrían considerarse como aguas limpias; y otra red para canalizar las escorrentías superficiales que alcanzan la obra subterránea a través de rejillas de ventilación o rampas de acceso. Esta segunda red también debe recoger las aguas empleadas para la limpieza de los pavimentos interiores, por lo que presentarán cierta contaminación.

En el diseño de estas infraestructuras y de sus redes de evacuación de caudales, debe considerarse la posibilidad de implantar un tratamiento de depuración previo al vertido a la red general. Esto posibilitaría que, además de las aguas limpias procedentes de la infiltración, se emplearan también parte de las aguas sucias para el baldeo de calles y riego de jardines.

El Ayuntamiento de Málaga ya ha llevado a cabo experiencias de este tipo y tiene en desarrollo nuevos proyectos encaminados a una mayor reutilización de las aguas.



### 5.6. Evaluación económica de las actuaciones

A continuación, se incluye la información disponible sobre la evaluación económica de las actuaciones contempladas en el Plan Málaga Litoral, a partir de los estudios y análisis que se han venido realizando desde 2019 por los distintos equipos técnicos que han participado en su elaboración, bajo la dirección de la Coordinación General de Infraestructuras y Proyectos. Las valoraciones reflejadas no incluyen el tipo del IVA y deben considerarse como estimaciones iniciales fundamentadas en los estudios realizados hasta la fecha, sin menoscabo de que en estudios más avanzados pudieran verse modificadas.

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>Coste sin IVA (millones €)</b>
Área de bajas emisiones	5
Intercambiador Explanada de la Estación	63
Intercambiador La Marina	44
Eje Litoral Soterrado (Solución A)	162
Zonas verdes y espacios libres	33
Aparcamientos (residentes y rotación)	42
Tratamiento y Reutilización de aguas	16
<b>Total</b>	<b>365</b>

*Tabla nº4: Valoración económica del PLAN MÁLAGA LITORAL  
(Fuente: Coordinación General de Infraestructuras y Proyectos).*

### 6. IMPACTOS

---

#### 6.1. Evaluación socioeconómica: Beneficio / Coste

En el *Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado*, elaborado por ARCS en junio de 2021, se incluye la evaluación de los beneficios alcanzados para los usuarios directos y para el conjunto de la sociedad, lo que ha permitido estimar los ratios de Beneficio / Coste, TIR y VAN de esta actuación, siendo la única que hasta la fecha cuenta con este tipo de estudio de entre todos los elementos contemplados en el PLAN MÁLAGA LITORAL.

Para la evaluación de los **beneficios obtenidos por los usuarios** del Eje Litoral Soterrado, en el *Estudio* se estima el ahorro logrado, tanto en coste de operación como en tiempos de recorrido, frente a la situación actual del tráfico en superficie. Esta estimación se realiza aplicando los siguientes parámetros para su cálculo, extraídos de las metodologías habituales:

CONCEPTO	Situación actual	Con Eje Litoral Soterrado
Coste de Operación	0,24 €/km	0,15 €/km
Velocidades medias	23 km/h	40 km/h

Tabla nº5: Parámetros para el cálculo de costes operacionales del usuario (Fuente: ARCS).

Otros datos empleados en la estimación son el coste del tiempo (20 €/hora), la ocupación media considerando todos los tipos de vehículos y su participación en la movilidad (2,8 personas/vehículos), las distancias recorridas considerando sentidos de circulación antes y después de la ejecución del Eje Litoral Soterrado y las intensidades medias de vehículos a partir de los datos disponibles del Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga.

De esta manera, para la **Solución A** del Eje Litoral Soterrado, los ahorros anuales para los usuarios ascienden a:

AHORROS PARA LOS USUARIOS	Sol. A
En costes de operación	1,9
Por menores tiempos de recorrido	23,1
<b>TOTALES (Mill. € / año)</b>	<b>25,0</b>

Tabla nº6: Ahorros globales generados para los usuarios en el año inicial (Fuente: ARCS).

Por otra parte, los **beneficios generados para la sociedad** en su conjunto provienen de la reducción de los efectos nocivos de las externalidades del transporte: polución, ruido, congestiones, cambio climático, efectos barrera, etc. De acuerdo con los parámetros estimados por la publicación “*Handbook on External Costs of Transport*”, en el caso de las actuales circulaciones en superficie por el Área Central de Málaga, el coste de estas externalidades se puede evaluar en 0,34 € / pasajero x km.

Empleando los anteriores valores para la ocupación media, las distancias recorridas y los volúmenes de tráfico, el *Estudio* estima en **25,5 millones de euros /año** el ahorro generado **por menores externalidades del transporte** gracias a la ejecución del Eje Litoral Soterrado.

Para la evaluación del beneficio obtenido en un periodo de 25 años desde la puesta en funcionamiento del Eje Litoral Soterrado, el *Estudio* aplica una tasa anual de incremento de la demanda del 0,5%. Por aplicación de esta tasa, se obtienen los ahorros generados tanto para los usuarios como para el conjunto de la sociedad en los primero 25 años de funcionamiento de la infraestructura:

<b>BENEFICIOS GENERADOS EN 25 AÑOS (Mill. €)</b>	<b>Sol. A</b>
Ahorros para los usuarios	664
Reducción de costes externos del transporte	677
<b>TOTALES (Mill. €)</b>	<b>1.341</b>

Tabla nº7: Beneficios generados en 25 años con cada alternativa evaluada (Fuente: ARCS).

Con estos datos estimados para los beneficios y la valoración económica de la ejecución del Eje Litoral Soterrado, el *Estudio* evalúa los ratios B/C, TIR y VAN, de acuerdo con la siguiente tabla:

<b>Concepto</b>	<b>Solución A</b>
Coste Económico del Proyecto (Mill. €)	190
Beneficio Social (Mill. €)	1.341
<b>Ratio B/C</b>	<b>7,0</b>
<b>VAN (Mill. €)</b>	<b>669,3</b>
<b>TIR Social (%)</b>	<b>29,2%</b>

Tabla nº8: Ratios y parámetros de la Solución A del Eje Litoral Soterrado. (Fuente: ARCS).

## 6.2. Efectos positivos, potencialidades y debilidades

A los beneficios evaluados en el epígrafe anterior se han de añadir otros impactos, principalmente de índole social, de no fácil cuantificación. Sin embargo, es preciso identificar estos impactos sobre aquellos colectivos potencialmente afectados, tratar de evaluarlos y definir las acciones encaminadas a mitigar o compensar los efectos negativos de la actuación, así como a poner en valor los **impactos positivos**, entre los que destacan el gran incremento de superficies destinadas a espacios verdes y usos peatonales, la facilidad de acceso a las nuevas terminales de autobuses metropolitanos, y la significativa colaboración a la integración definitiva Ciudad – Litoral..

Un elemento clave es la evaluación del contexto social en el que se ha de desarrollar el Proyecto, con el fin de avanzar en el entendimiento de las necesidades y prioridades de la población en lo que se relaciona con él, lo que, por otra parte, ha de contribuir a generar la confianza en el Proyecto de los afectados.

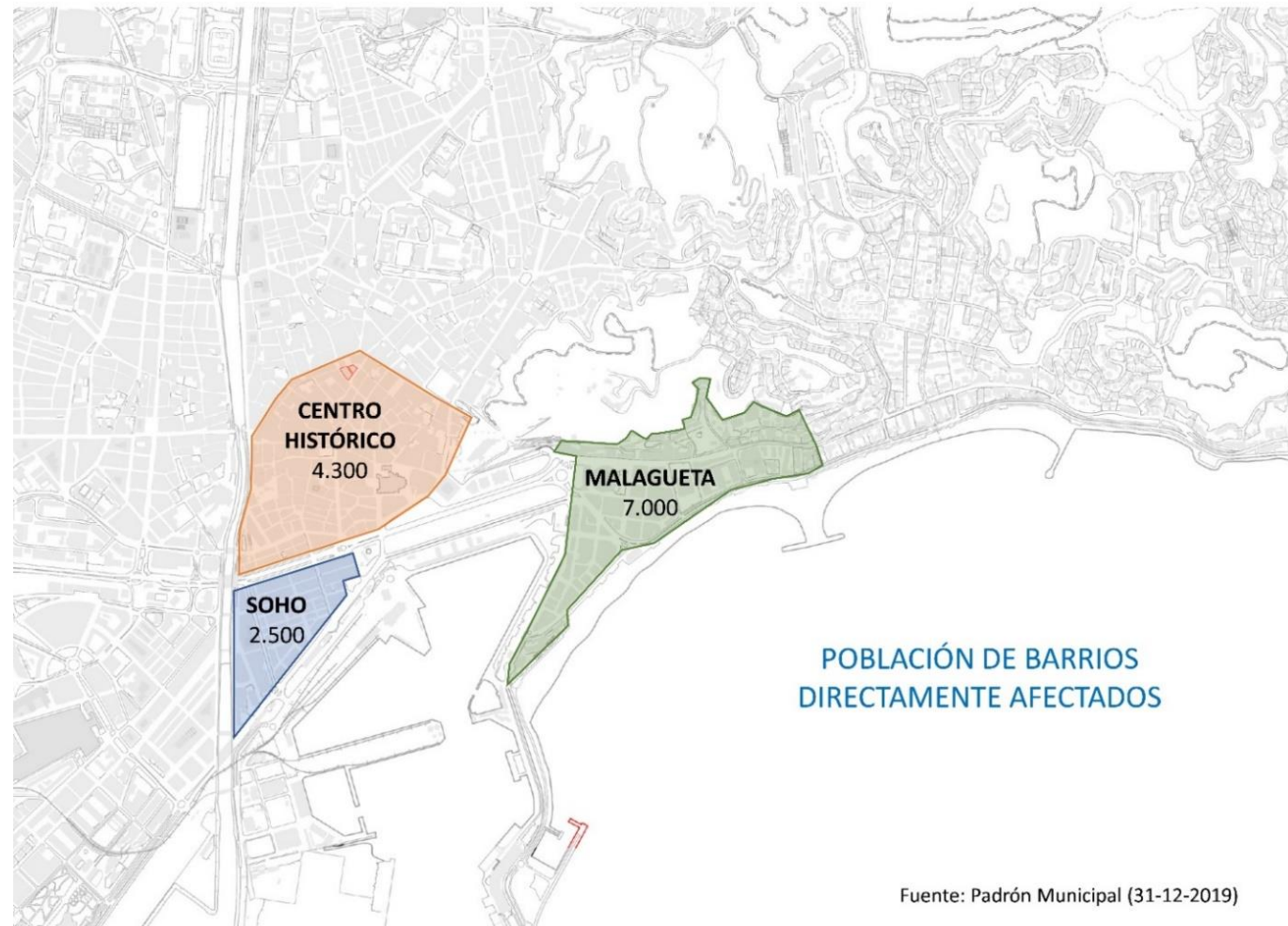
El Plan MÁLAGA LITORAL plantea entre sus principales objetivos, como así se recoge en el *Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado*, “ofrecer soluciones para la movilidad de las personas que contribuyan a facilitar los desplazamientos entre las poblaciones incluidas en la que se denomina Área de Influencia Metropolitana, particularmente ofreciendo mayores calidades en los servicios y en los tiempos de viaje a los viajeros en autobús interurbano. Con ello se pretende avanzar en la integración y acercamiento en diversos órdenes sociales – cultura, educación, comercio, salud, economía, ocio, entre otros – entre los residentes en dichas poblaciones, contribuyendo a la consolidación de un proyecto de interés común que refuerce las oportunidades y desarrolle las potencialidades conjuntas”.

Población femenina, de mayor edad, con movilidad restringida, niños y jóvenes son grupos sociales que obtendrán claros beneficios de la realización del Plan Málaga Litoral, favorecidos por la mayor disponibilidad de espacios peatonales y verdes al tratarse de colectivos con usos prioritarios de esos espacios.

Asimismo, las nuevas oportunidades que se ofrecen para la creación y potenciación de actividades y sociales por el impulso que el Plan Málaga Litoral plantea al desarrollo urbano es un factor muy favorable a tener en cuenta.

Es evidente que la construcción de cualquier tipo de infraestructuras, y más aquellas de eminente carácter lineal, pueden llegar a repercutir negativamente en su entorno durante el periodo de obras, si bien también es claro que, una vez superado este periodo, estas mismas zonas son receptoras directas de los beneficios alcanzados con su ejecución.

En las siguientes imágenes, incluidas en el *Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado*, se reflejan tanto las poblaciones de los barrios directamente afectados por las obras como la de aquellos barrios que obtendrán un beneficio directo de su ejecución.



*Fig. nº32: Población en los barrios directamente afectados por las obras del Eje Litoral Soterrado.  
(Fuente: Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado, ARCS).*

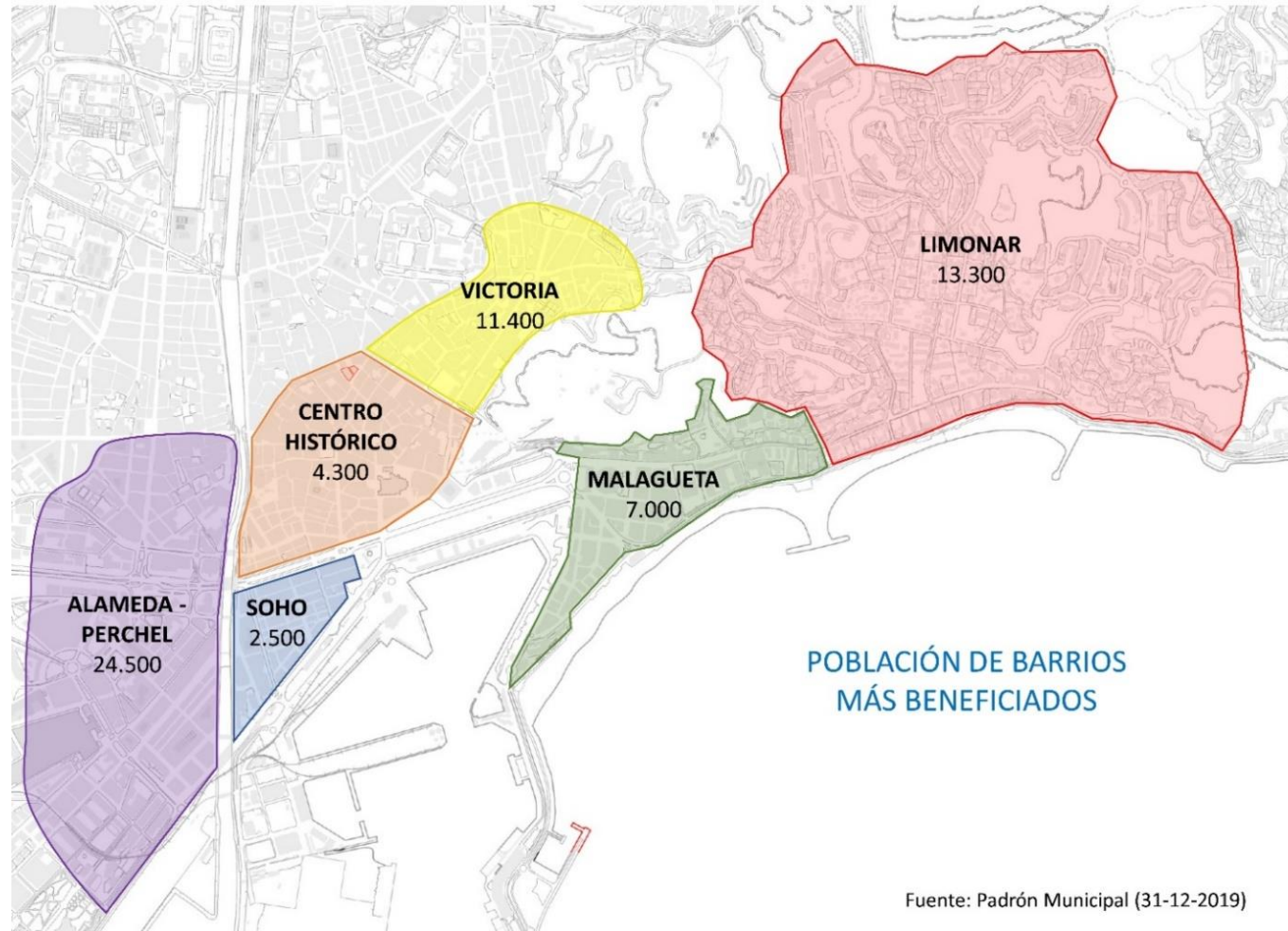


Fig. nº33: Población en los barrios directamente beneficiados por la ejecución del PML.

(Fuente: Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado, ARCS).



Para mitigar los posibles efectos negativos que la ejecución de las actuaciones contempladas en el Plan Málaga Litoral, y en especial del Eje Litoral Soterrado, es imprescindible llevar a cabo una adecuada programación de las obras, con plazos acordes a los rendimientos previstos y con un exhaustivo análisis en fase de proyecto que permita identificar todos los posibles elementos y cuestiones que pudieran suponer una alteración del plazo previsto, previendo planes de contingencia para afrontar dichas alteraciones.

Uno de los aspectos clave en la construcción del Eje Litoral Soterrado es la planificación de los desvíos de tráfico durante la ejecución de las obras, de forma que se asegure una correcta continuidad del flujo en condiciones similares de capacidad y seguridad a las actuales. La consideración de estos aspectos en las fases iniciales de concepción y diseño de la infraestructura colabora significativamente a la reducción de afecciones al entorno, tanto en superficie de ocupación como en plazos de ejecución.

Así, la disposición superpuesta de las calzadas del Eje Litoral Soterrado en dos niveles permite reducir considerablemente la superficie de ocupación, habilitando mayores espacios para el mantenimiento del tráfico. De igual forma, la propuesta reflejada en el *Estudio* para la ordenación del tráfico durante las obras, y que se recoge en la siguiente página, permite que del orden del 80% del soterramiento se ejecute sin interferencias con los flujos de tráfico, lo que posibilitará un mayor rendimiento en su construcción y, por tanto, menores plazos.

Otro elemento de sustancial relevancia en los plazos constructivos es la existencia de restos arqueológicos en la traza de la obra. En el caso del Eje Litoral Soterrado, que discurre mayoritariamente por terrenos ganados al mar en los últimos 100 o 200 años, no son previsibles afecciones de este tipo.

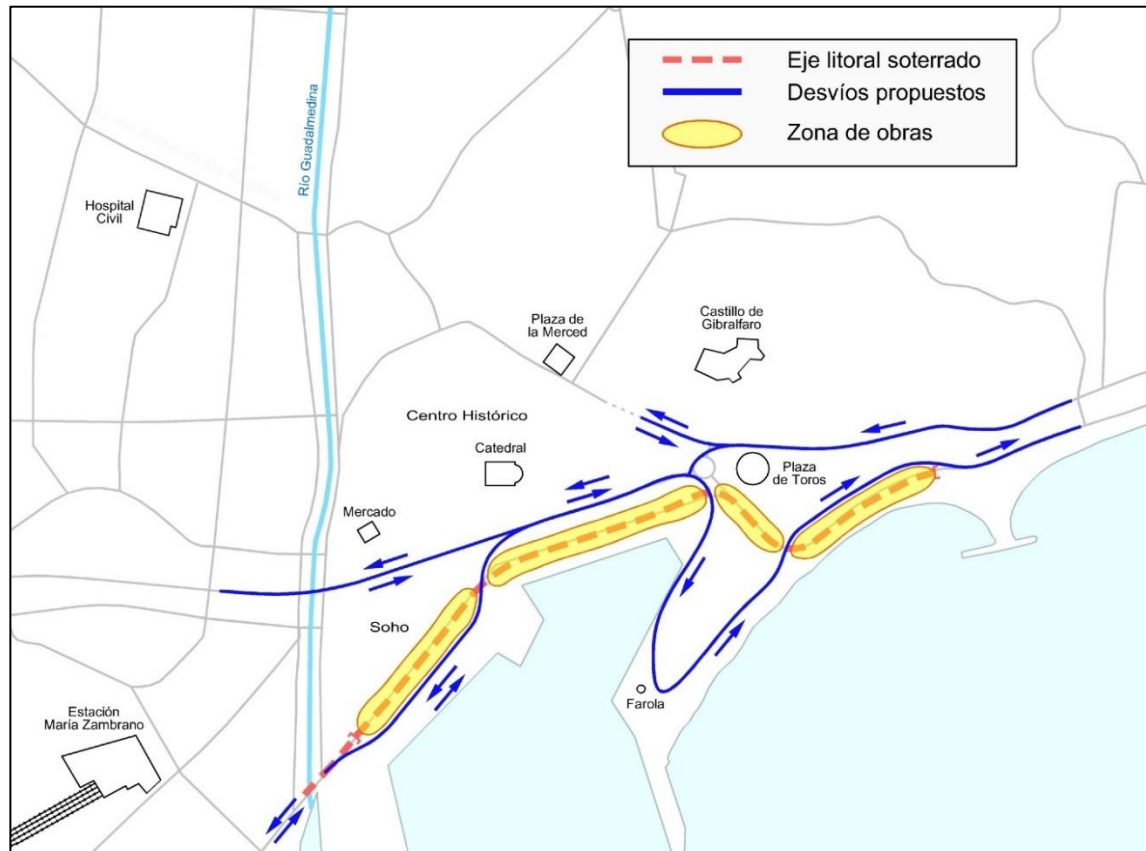


Fig. nº34: Esquema de desvíos y zonas de obra.

(Fuente: Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado, ARCS).

Por otra parte, en la construcción de terminales de autobuses y aparcamientos, cuyas afecciones al tráfico son de carácter más localizado, deben preverse desde el inicio los procesos constructivos y los desvíos de tráfico que posibiliten limitar las afecciones a la vida urbana de su entorno.

Entre los objetivos establecidos de inicio para el Plan Málaga Litoral, está incrementar la facilidad de acceso a las nuevas terminales de los autobuses metropolitanos que sirven a las poblaciones el Área de Influencia Metropolitana, que se puede evaluar, entre otros aspectos, con la reducción de los tiempos de viaje:

Tiempos de recorrido (autobuses metropolitanos)	Actual	Con Eje Litoral Soterrado
Baños del Carmen a Plaza de la Marina	12 min.	5 min
Est. María Zambrano a Plaza de la Marina	10 min.	6 min

*Tabla nº9: Tiempos de recorrido antes y después de la actuación para autobuses metropolitanos (Fuente: ARCS).*

Con ello, un autobús que haga el recorrido completo entre los Baños del Carmen y la Terminal de María Zambrano verá reducido su tiempo de viaje en **11 minutos**.

Ya en el epígrafe 5.5.4. se han recogido las estimaciones de **nuevas superficies verdes y peatonales** que se generarán con el Plan Málaga Litoral, principalmente surgidas gracias al soterramiento del Eje Litoral. Ateniéndonos al Área Central, considerada como la superficie integrada por la Avenida de Heredia a partir de la Calle Córdoba, la Plaza de la Marina, el Parque (completo), el Paseo de los Curas, el Muelle 2, la Avenida Cánovas del Castillo y los Paseos Marítimos Ciudad de Melilla y Pablo Ruiz Picasso, resulta un conjunto de superficies:

ÁREA CENTRAL: Superficies Peonales y Verdes		
ACTUAL	NUEVA	RESULTANTE
98.800 m <sup>2</sup>	58.700 m <sup>2</sup>	157.500 m <sup>2</sup>

*Tabla nº10: Superficies peatonales y verdes resultantes en el Área Central de Málaga (Fuente: ARCS).*

La ejecución del Plan Málaga Litoral colaborará significativamente en la integración definitiva Ciudad – Litoral, mediante la completa supresión del efecto barrera ocasionado por el tráfico actual en superficie.

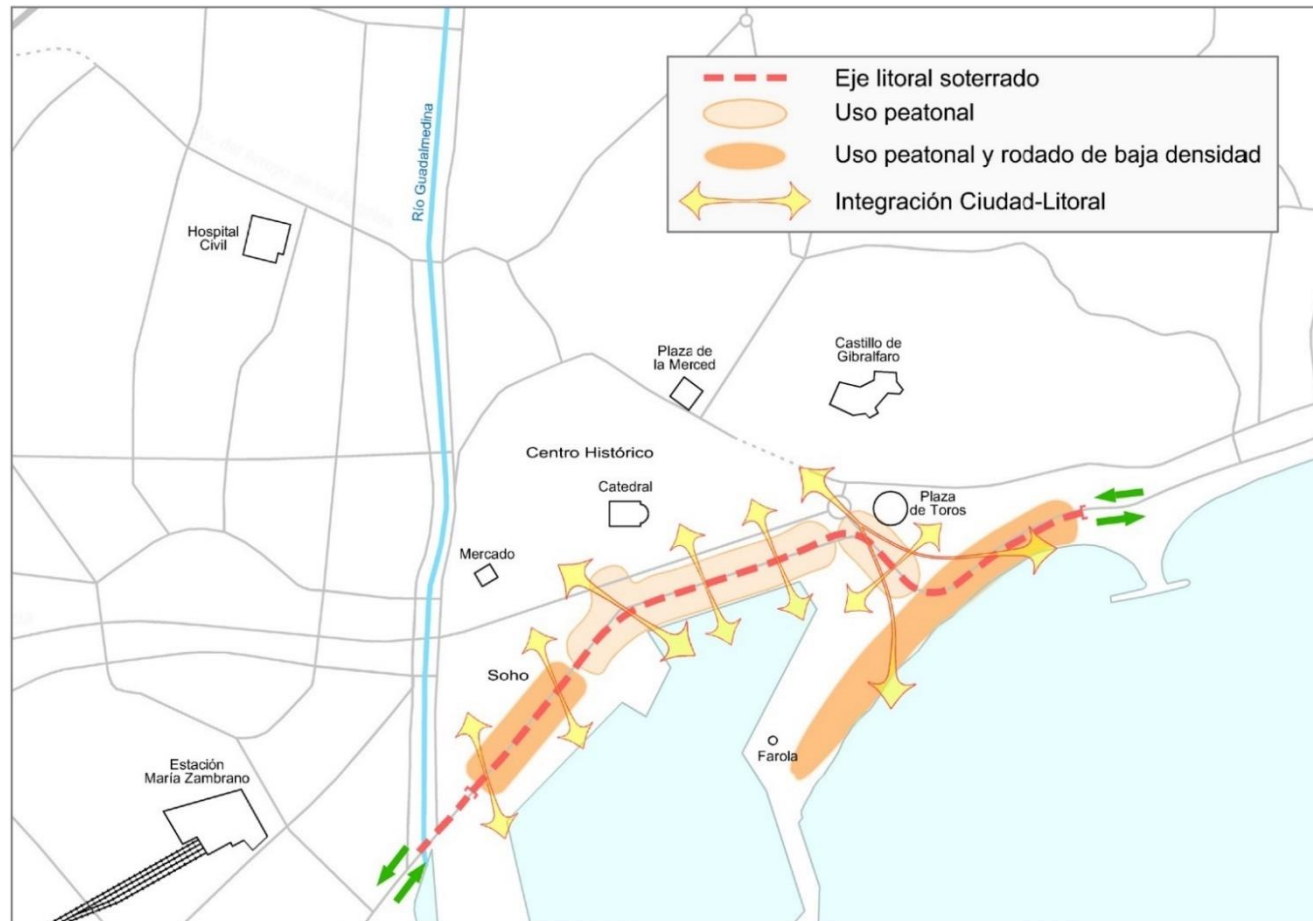


Fig. nº35: Mejora de la integración Ciudad - Litoral.

(Fuente: Estudio de Alternativas de Ordenación Viaria del Eje Litoral Soterrado, ARCS).

Cabe destacar a continuación otros impactos positivos que la ejecución del Plan Málaga Litoral permitirá alcanzar:

- **Reducción de la intrusión visual** por la presencia del flujo vehicular en superficie.
- Reducción del volumen de gases emitidos como consecuencia de la mayor homogeneidad y continuidad del flujo de tráfico en el interior del soterramiento, posibilitando además el tratamiento de estos antes de su liberación a la atmósfera, colaborando así de forma principal con los objetivos del **Área Central de Bajas Emisiones**.
- Oportunidad para nuevas **fórmulas de gestión del tráfico** en el Área Central.
- Reducción significativa de los **niveles de ruido** generados por el tráfico en el Área Central.
- Mejora sustancial de la **seguridad viaria**, tanto para los vehículos como para peatones y ciclistas, gracias a la supresión de cruces de peatones semaforizados, a la eliminación de tramos de convivencia peatón – calzada y a la creación de más de 6 km de nuevos carriles ciclistas.
- Plena **integración** entre los sectores del barrio de la Malagueta por la supresión del tráfico en la Av. Cánovas.
- **Reactivación de la economía** y potenciación de los atractivos para la generación de nuevas actividades.
- Creación de **puestos de trabajo**, tanto en fase de construcción (2.500 sólo el Eje Litoral Soterrado) como en fase operativa.

### 6.3. Costes de la no ejecución

Según ha quedado de manifiesto en capítulos anteriores del presente Informe, Málaga – capital y provincia – crecen en las últimas décadas a ritmo superior al de la generalidad de las provincias españolas, previéndose según el INE que esta tendencia se mantenga, al menos hasta el año 2035, ostentando el liderazgo entre todas las provincias de la península, salvada Madrid. Sólo en el pasado año 2020, la provincia ha crecido 12.747 habitantes, siendo en términos absolutos la provincia que más población ha ganado, con procedencia tanto española como de otros países, principalmente europeos.

Sin embargo, y sin entrar en las causas, las dotaciones de equipamientos e infraestructuras se mantienen prácticamente inalteradas en la última década. Existiendo déficits pendientes de corregir desde tiempos muy atrás, tales como las dotaciones de centros hospitalarios y el ferrocarril en la Costa del Sol, la realidad es que en otros campos en los que se habían alcanzado dotaciones razonables, los ratios de dotación por habitante no hacen más que decrecer como consecuencia del importante crecimiento de la población (en paralelo, en los años 2015-2019 el tráfico en la zona Este de Málaga ha crecido con ratios superiores al 7% anual, lo que equivale a unas 5 veces más que la media nacional).

Málaga se enfrenta al serio dilema de o bien poner freno a su desarrollo y reducir sus atractivos, o abordar nuevos planes que, realizando nuevas infraestructuras y equipamientos, permitan mantener los estándares de calidad y las dotaciones para los habitantes actuales, sin que el crecimiento se traduzca en empeoramiento de las condiciones de vida de la población. El Plan Málaga Litoral se orienta a enfrentar con imaginación y creatividad los nuevos horizontes que se abren hacia el futuro de una gran ciudad en crecimiento y con una imagen muy valorada exteriormente en los tiempos actuales. Es un Plan para crear las condiciones necesarias para que Málaga pueda responder a lo que de ella se demanda ahora, particularmente en su papel de liderazgo metropolitano y regional, y en la solución de las relaciones con el frente litoral a través de la extensión de sus espacios peatonales y verdes.

En el caso de que el Plan Málaga Litoral no llegara a realizarse, pero se mantuvieran los crecimientos poblacionales a que nos venimos refiriendo, el agotamiento que ya se presenta en la oferta de espacios de centralidad, así como en la capacidad de las terminales de autobuses, se vería incrementado de manera muy significativa, lo que, probablemente, se traduciría en algunas formas de “expulsión” de los autóctonos de esos espacios o, al menos, de sería perturbación de su uso. Resulta así ineludible abordar actuaciones del tipo del Plan Málaga Litoral, cuyos objetivos se orientan prioritariamente al servicio de los habitantes de Málaga y de su provincia, incrementando paralelamente los atractivos para visitantes e inversores, en un marco de equilibrio de intereses y beneficios.

Como ya se ha expuesto en apartados anteriores, los beneficios económicos, ambientales y sociales que se espera obtener de la realización del Plan Málaga Litoral dejarían de conseguirse en caso de que no se llevara a cabo, lo que repercutiría en un sensible freno a la mejora de la calidad de vida y al desarrollo en favor de las nuevas generaciones. Solamente en lo referente al nuevo Eje Litoral soterrado se dejarían de ahorrar por los usuarios entre 25 y 46 millones de euros cada año, amén de otras deseconomías por externalidades no evitadas y otros efectos negativos. El Plan Málaga Litoral viene también a ofrecer continuidad en los procesos de renovación urbana en los que Málaga ha trabajado intensamente en las últimas décadas; su no realización se traduciría en un estancamiento, si no parálisis, en esos avances.

### 7. FORMAS DE GESTIÓN

---

#### 7.1. Planificación y Ejecución

El Plan Málaga Litoral está concebido, de acuerdo a los objetivos establecidos, a lo estrechamente relacionadas que están las actuaciones contempladas y a los amplios beneficios sociales, ambientales y funcionales que se esperan alcanzar, como un **proyecto global**, aunque integrado por actuaciones diversas.

Quiere esto decir que, siendo deseable la ejecución íntegra de las obras planificadas para una mejor coordinación y una optimización de los impactos positivos ya evaluados en epígrafes anteriores, no obstante su diseño y ejecución bajo figuras de proyectos constructivos diferenciados y susceptibles de ejecutarse de forma separada.

En el tiempo transcurrido desde la presentación de los *Informes* de 2019, el Ayuntamiento de Málaga ha avanzado en la definición de las actuaciones planteadas, con la contratación de diversos estudios técnicos (para el Eje Litoral Soterrado y las terminales de autobuses, principalmente), urbanísticos y económico financieros. De hecho, recientemente se ha licitado la redacción del Anteproyecto de la nueva terminal de autobuses de la Explanada de la Estación y se preparan por parte de la Coordinación General de Infraestructuras y Proyectos los pliegos de nuevas licitaciones para la redacción de los anteproyectos de otras actuaciones.

Con esto, se avanza en la línea de acción que se sugería en el *Informe* de 2019, por lo que se debe igualmente avanzar en la definición de las fórmulas administrativas bajo las que se contratarían las obras y, en su caso, los proyectos constructivos. En dicho *Informe* se planteaban, y se siguen considerando válidas, sendas fórmulas de gestión que, por su agilidad y eficacia, podrían ofrecer mejores resultados: la creación de una sociedad municipal específica para la gestión de las actuaciones, con



capacidad para gestionar recursos y contratos y con posible participación privada, o el planteamiento de fórmulas de colaboración público – privada (APP) para los proyectos, construcción y operación mediante concesión por plazo determinado de las actuaciones; si bien también podrían considerarse otras fórmulas, como la contratación de los proyectos y de la construcción como meras obras públicas.

Para la elaboración de los estudios e informes redactados desde 2019 por los distintos profesionales y equipos técnicos intervinientes, se han venido celebrando, bajo la dirección del Coordinador General de Infraestructuras y Proyectos, reuniones con los diferentes departamentos municipales (Gerencia de Urbanismo, Movilidad, EMT, EMASA, etc.) en orden a dar a conocer las actuaciones en proceso de diseño y recabar la información disponible y los criterios técnicos de estos entes. Con ello, se espera lograr una correcta mitigación de los riesgos constructivos que podrían derivar en incrementos de costes y plazos.

Un aspecto sobre el que se han planteado, con toda lógica, cuestiones en distintos foros es el de la posible tramificación de la construcción del Eje Litoral Soterrado. La ejecución y puesta en servicio de esta infraestructura por tramos obligaría a disponer embocaduras intermedias provisionales que, a la hora de ejecutar el siguiente tramo, limitarían los espacios disponibles para las obras, además de generar, nuevamente, serias afecciones a los usuarios y a los comercios y actividades del entorno. En este sentido, la propuesta que se recoge en este *Informe* para la disposición de los desvíos de tráfico durante las obras permite reducir al máximo los plazos de construcción, especialmente los de aquellas unidades con mayor repercusión en la superficie.

Se considera de interés, una vez se ha avanzado en la definición de las actuaciones integradas en el Plan Málaga Litoral, llevar a cabo un estudio de planificación y coordinación de las distintas obras involucradas, en especial en la zona de la Plaza de la Marina, donde se ubican y coinciden varias de las infraestructuras (terminal subterránea, Eje Litoral Soterrado, aparcamientos, reurbanización, etc.), con especial significación del mantenimiento del tráfico en el eje Oeste – Este. Podría

contemplar desde la reposición previa y coordinada de los servicios afectados hasta la optimización de los procesos constructivos, colaborando así en hacer las obras compatibles en el tiempo y en la mitigación de riesgos antes mencionada.

Entre los planes del Ayuntamiento de Málaga está la celebración de un concurso internacional para el diseño de los nuevos espacios de la Plaza de la Marina y el Paseo de los Curas, de gran relevancia para la proyección de la ciudad en el futuro y estrechamente relacionados con el Parque y el Palmeral de las Sorpresas.

Finalmente, se debe también avanzar en la comunicación a entidades sociales del Plan Málaga Litoral, dando a conocer las actuaciones y sus beneficios a los malagueños en general, y, en particular, a las asociaciones y colectivos más directamente involucrados, en orden a recabar sus aportaciones y hacerles partícipes en el desarrollo del Plan.

Para ello, las tecnologías de la información y los medios visuales actuales ofrecen soluciones con alto grado de impacto, que facilitarán la visualización y colaborarán en un mejor conocimiento del Plan Málaga Litoral.

## 7.2. Financiación

Independientemente de la forma de gestión que se elija por parte del Ayuntamiento de Málaga para la contratación del diseño y construcción de las actuaciones contempladas en el Plan Málaga Litoral, se consideran, con carácter complementario, varias posibilidades para la obtención de recursos que permitan la financiación del proyecto:

- ❖ Generación de ingresos, mediante el cobro de tarifas por su uso en aquellas actuaciones con relación directa con la demanda (terminales de autobuses, aparcamientos, particularmente).
- ❖ Aprovechamientos urbanísticos de la parcela de Los Tilos donde actualmente se ubica la Estación de Autobuses.
- ❖ Fondos de la Unión Europea, en sus distintas formulaciones (Next Generation, Programa Operativo 2021 – 2027).
- ❖ Aportación desde los presupuestos públicos del Ayuntamiento, de la Diputación, de la Junta de Andalucía y del Estado, pues todas estas administraciones pueden considerarse involucradas al prestar servicios relacionados con las actuaciones planteadas, u obtener beneficios por su ejecución.

En el caso de optar por una colaboración público – privada, que podría organizarse tanto bajo la figura de una concesión administrativa como a través de una Sociedad de Economía Mixta, se abriría la puerta a la participación privada en la financiación de las actuaciones del Plan Málaga Litoral. La parte privada podría recuperar la inversión realizada mediante la gestión directa de los ingresos generados por el cobro de tarifas, mediante un pago por disponibilidad procedente de las administraciones involucradas o por una combinación de las dos anteriores, descontados los posibles fondos de la UE.

En cualquier caso, se considera que el Plan Málaga Litoral ofrece soluciones innovadoras y eficientes, debidamente justificadas en base a los beneficios e impactos sociales y ambientales positivos que se alcanzarán con su ejecución, lo que hace viable su financiación mediante los instrumentos señalados anteriormente.

### 7.3. Programación

Se recoge a continuación la programación de base prevista por el Ayuntamiento de Málaga para la realización de las actuaciones contempladas en el Plan Málaga Litoral. Esta programación se prevé que será revisada y ajustada en el curso del desarrollo del proyecto, pudiendo estar influida por las disponibilidades financieras y por el procedimiento de gestión y de ejecución.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Estudios y Anteproyectos						
Estructuración financiera						
Trámites administrativos						
Proyectos						
Obras						

Fig. nº36: Programación prevista para el Plan Málaga Litoral.

## 8. CONCLUSIONES

---

El Informe que antecede presenta el planteamiento general del Plan Málaga Litoral y los criterios en que se fundamenta, e incluye una descripción de las actuaciones que lo integran, actualizadas con los datos deducidos de los estudios que se vienen realizando por el Ayuntamiento de Málaga para su desarrollo. Estos estudios continúan de forma activa, lo que llevará a disponer, previsiblemente, de nuevas informaciones en los próximos meses. Se fundamenta en el Informe presentado por el autor a comienzos del año 2019 y mantiene, en esencia, las propuestas básicas formuladas entonces, así como sus principios y líneas estratégicas.

Incorpora información del contexto territorial y de poblaciones a las que está llamado a prestar servicio, particularmente en lo concerniente al transporte público de viajeros en autobús y en sus objetivos de consolidación de la centralidad urbana y metropolitana de la ciudad de Málaga. Estas poblaciones y territorios se han englobado en el concepto definido como Área de Influencia Metropolitana, que viene a configurar una verdadera ciudad – región con amplia proyección y coincidencia de objetivos e intereses.

La provincia de Málaga viene resultando beneficiada en las últimas décadas por significativos avances en su desarrollo social y económico, proceso que mantiene expectativas de crecimiento. Esta realidad está planteando nuevas demandas derivadas tanto de la intensidad de la afluencia de nueva población como de su localización, principalmente en el conjunto de municipios que se han considerado integrados en el concepto de Área de Influencia Metropolitana. A la vez, la evolución favorable derivada del decrecimiento de los efectos de la pandemia sufrida desde marzo del pasado año, está generando nuevas necesidades y modificando otras anteriores, lo que viene a traducirse en la necesidad de mantener elevados niveles

de atención a estos procesos, en orden a evitar una merma en la calidad de vida actual de la población, así como en anticipar soluciones para las nuevas demandas.

Así pues, resulta preciso atender a los nuevos cometidos a desempeñar por la ciudad de Málaga en lo concerniente a los servicios a prestar al conjunto de poblaciones involucradas, orientados a conseguir mayores niveles de integración entre ellas para así maximizar el disfrute de los recursos de todos, lograr incrementar el nivel de vida de toda la población y crear expectativas de nuevos desarrollos y de implantación de actividades. El transporte y la movilidad, en general, son elementos principales en estas necesidades a resolver, en el nuevo marco que se deriva de los planteamientos ambientales actuales.

El Ayuntamiento de Málaga, consciente de la necesidad de actuar en estos temas, viene desarrollando estudios con los que pretende colaborar en movilizar las iniciativas de los entes administrativos a los cuales competen de forma concurrente las materias tratadas en el presente Informe. El Plan Málaga Litoral, en proceso avanzado de definición técnica y económico-financiera, es una respuesta que presenta a la sociedad y a las administraciones públicas con competencia en las materias tratadas, para promover el desarrollo conjunto de las mismas. Es un Plan global que incorpora diversas actuaciones coordinadas, que se justifican y apoyan entre sí, y que requieren la ejecución de todas ellas, dentro de un plan de etapas adecuado a las características y servicios de cada una de ellas.

Es un Plan **VIABLE** técnicamente, no obstante la importancia de las actuaciones programadas, es **EJECUTABLE** sin especiales problemas y en plazos razonables, presenta altos **BENEFICIOS** para la población, tanto a nivel de cada individuo como socialmente, y resulta **FINANCIABLE** tanto en base a los ingresos directos que puede proporcionar la operación de algunos de sus elementos como mediante aportaciones de fondos públicos de diversa procedencia. Se trata, pues, de un Plan **SOSTENIBLE** y plenamente acorde a los objetivos que en la actualidad se persiguen en las sociedades avanzadas. Así pues, se pueden mantener las favorables conclusiones del anterior Informe, reforzadas, si cabe, por las nuevas informaciones y datos disponibles que permiten afianzar las hipótesis y propuestas realizadas entonces.

Autor del Informe:	D. José Pedro Alba García <i>Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos</i>
Dirección del Contrato:	D. Pablo Otaola Ubieta <i>Coordinador General de Infraestructuras y Proyectos</i>
Colaboradores:	D. Alfonso Alba Ripoll <i>Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos</i>  D. Francisco Bañón Salas <i>Técnico Proyectista</i>
Organismo contratante:	PROMÁLAGA, AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

Julio 2021