

Diputación Provincial de Málaga
Área de Medio Ambiente y Articulación Territorial

Servicio de Medio Ambiente
Agenda 21 Provincial de Málaga

Dictamen

**Movilidad y accesibilidad urbana e interurbana y
transporte en Málaga**

José Luis Ordóñez
24 de junio de 2008

Introducción

El transporte está hoy en una encrucijada, situación difícil en la que existen dudas sobre cuál es el comportamiento más adecuado a seguir. La estrecha relación entre transporte y petróleo, confirmada con el dato de que el sector del transporte de la Unión Europea depende en un 98 por ciento del petróleo, unida a la escalada de precios que acumula esta fuente energética según se van agotando sus reservas, conducen a la crítica situación del transporte en el momento actual.

Y dentro del transporte, la movilidad en automóvil, camión y autobús se sitúa en la peor parte ya que depende en un 100 por ciento de los combustibles líquidos procedentes del petróleo.

En estas circunstancias asombra el tratamiento superficial que otorgan al encarecimiento del petróleo los principales conformadores de opinión pública, entre ellos los medios de comunicación, tratando de relativizar la escalada de precios por medio de buscar el origen en causas coyunturales, de un posible ataque a Irán, de depreciación del dólar o de una actividad financiera singular, porque la especulación ha elegido el petróleo como nuevo teatro de operaciones ante el estallido de la burbuja inmobiliaria e hipotecaria. Todo ese cúmulo de motivos posiblemente se airea tratando de ocultar que la causa de fondo es física, mejor dicho geológica, porque el consumo crece a un ritmo mucho más rápido que lo hace el descubrimiento de nuevos yacimientos y reservas.

Un informe muy reciente de British Petroleum señala que se ha registrado en la extracción de petróleo en 2007 una caída neta del 0,2 por ciento, o lo que es lo mismo se dejaron de extraer 130.000 barriles diarios. Simultáneamente, el consumo mundial aumentó un punto porcentual para alcanzar los 85 mil millones de barriles diarios, superando así la demanda a la oferta que fue de algo más de 81 mil millones diarios. Las cifras tanto de reservas a la baja como de consumo al alza ponen de relieve la necesidad de incrementar la producción. Pero el petróleo está en lugares cada vez más inaccesibles, que implican todo un desafío tecnológico. Los altos precios actuales son sin duda un poderoso estímulo para que se descubran nuevos pozos, pero antes de que el crudo aflore en cantidad suficiente pasarán años de carestía energética.

Al tiempo, la flota mundial de automóviles supera los 800 millones de unidades, crece a razón de más de 50 millones al año, y cada vehículo consume más de un barril de petróleo al mes, lo que supone que cada año la demanda de petróleo destinado a los automóviles crece unos 2 millones de barriles diarios.

El consumo aumenta a un ritmo anual superior al 5 por ciento en los estados exportadores de petróleo y en los emergentes, especialmente en China e India. Y como la oferta se ha mantenido constante, con ligeras oscilaciones alrededor de la media, el aumento del consumo se ha efectuado a costa de la reducción de la demanda en los estados más industrializados, de lo almacenado por las compañías petroleras y de la capacidad de extracción adicional que posee

la OPEP para casos de emergencia. Pero estas dos últimas opciones se agotan, así es que el incremento del consumo en unas partes del planeta sólo podrá mantenerse si hay una reducción creciente del consumo en los estados miembros de la OCDE.

En este ambiente, un escenario de declive de la extracción por agotamiento de las reservas producirá un descenso en la oferta y, como derivada, una crisis energética por disminución de la disponibilidad de petróleo.

Las crisis energéticas repercuten en el conjunto de la actividad productiva, provocando, de una u otra forma, una recesión, ya que los costes de producción de los bienes y servicios crecen y el consumo cae, pues las personas pierden capacidad de compra. Es muy probable que el comercio internacional se reduzca de forma notable, especialmente el de grandes distancias, y el comercio regional se refuerce. La actual fase liberalizadora puede dar lugar a una recuperación del intervencionismo de los gobiernos tratando de ayudar a las empresas a afrontar la crisis. Quizá se produzcan profundas transformaciones sectoriales, especialmente en los modelos energéticos y de transporte.

En el caso del transporte ya se registran cambios. Por ejemplo, a finales de mayo de 2008 la prensa española se hacía eco de que Deutsche Bahn, empresa ferroviaria pública de Alemania, había registrado un aumento de 20 millones de viajes en sus trenes, entre enero y abril, en comparación con el mismo período del año anterior. Además las encuestas realizadas entre las personas usuarias de dichos trenes mostraban que el uso de este modo era motivado por el encarecimiento de los combustibles. Viajar en tren supone un ahorro del 60 por ciento respecto a utilizar el automóvil.

El informe Hirsch, encargado por el Departamento de Energía de Estados Unidos, cuyo título exacto es “Peaking of World Oil Production: Impacts, Mitigation and Risk Management”, afirma que realizar un cambio de combustibles necesita entre quince y veinte años. A ello se debe añadir que las transformaciones estructurales en los modelos energéticos y de transporte requerirán aún más tiempo.

Hasta el momento, la escalada de precios del petróleo apenas ha repercutido en las economías de los estados de la OCDE, pero varias decenas de países pobres ven cómo su actividad productiva se colapsa por la imposibilidad de importar petróleo suficiente para hacerla funcionar. Lo probable es que el incremento de los precios vaya colapsando economías cada vez más desarrolladas. Incluso en la Unión Europea empiezan a notarse repercusiones, como es el repunte de la inflación en España (aunque en este fenómeno intervienen también otros factores), desequilibrios en la balanza de pagos, así como síntomas de crisis en el transporte aéreo y en el de carretera.

Ante esta situación diversos gobiernos están reaccionando. Dinamarca, que sufrió un impacto particularmente severo durante la crisis energética de 1973, ha venido trabajando desde entonces para desarrollar un modelo energético sostenible. El Gobierno Sueco aprobó en junio de 2006 un plan, destinado a reducir la dependencia del petróleo, que establece una reducción del 45 por ciento en el consumo de combustibles fósiles para 2020. Al tiempo, grandes aglomeraciones urbanas y varias ciudades, tomando consciencia del problema, han empezado a aplicar planes de choque y estrategias transformadoras para reducir su vulnerabilidad. El resto de los gobiernos deberían inspirarse en estas experiencias. Además la Agencia Internacional de la Energía preparó en 2004 el plan para rebajar el consumo de petróleo, y entre las medidas propuestas se pueden citar tres muy significativas, reducir la velocidad de los vehículos en carretera, promover la gratuidad del transporte público y comprimir la semana laboral.

El estilo de vida que se basa en una gran cantidad de transporte, movilidad, y un gran consumo, está en peligro debido a la evolución del petróleo.

El declive del petróleo parece haber encontrado desprevenidas a las sociedades más industrializadas, sus gobiernos se han creído o se han querido creer los informes tranquilizadores de la Agencia Internacional de la Energía y de los principales estados productores que ocultaban la realidad de las reservas. Ahora resulta que no queda tiempo para reorientar el sector del transporte hacia nuevas tecnologías de impulsión que permitan mantener, al menos durante algún tiempo, los patrones del modelo de transporte de los países desarrollados y de las minorías acomodadas del resto del mundo.

Los viajes se irán reduciendo, comenzarán a desaparecer los desplazamientos evitables, se mantendrán únicamente los correspondientes a la movilidad obligada. Es buen momento para impulsar el transporte público colectivo (sobre todo, el ferrocarril) y prestigiar la movilidad no motorizada (a pie y en bicicleta), mientras que los aparentemente florecientes vuelos a bajo coste encontrarán enormes dificultades para mantenerse. Aparecerá una mayor gama de coches limpios, con reducido consumo, aunque los motores de combustión interna siguen presentando, a pesar del alto desarrollo tecnológico alcanzado, un rendimiento energético muy bajo, situado entre el 15 y el 40 por ciento, es decir cuando aportamos 100 litros de combustible a un automóvil, moto, camión o autobús, estamos desaprovechando la energía contenida en 60-85 litros.

Todo lo dicho se refiere a los aspectos del transporte y la movilidad basados en la energía de los combustibles fósiles, ya que al referirnos a la accesibilidad hemos de señalar que no depende íntegramente del transporte motorizado. La accesibilidad es la facilidad de alcanzar los bienes, servicios y contactos por parte de todas las personas. La accesibilidad señala, por tanto, la facilidad con la que se puede superar la distancia existente entre el lugar donde estamos en un momento dado y aquel donde se hallan los medios para satisfacer nuestras necesidades o deseos, donde se hallan los medios para obtener los bienes, los servicios o los contactos buscados. Pero esa distancia no tiene porque obligarnos a servirnos de modos y medios de transporte motorizados. Si la ordenación del territorio y la escala humana de las ciudades son adecuadas se puede reducir al mínimo la necesidad de transporte y por tanto de movilidad. Además la función del transporte es crear accesibilidad, sin generar otra movilidad que la estrictamente necesaria. El sistema de transporte ha de tener carácter universal y ser público, garantizando el servicio a todas las personas, independientemente de su situación geográfica, poder adquisitivo, capacidad de movilidad, género y edad, como señala el POTA, Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, en su Título III, Capítulo 2, Sección 1 Sistema Multimodal de Transporte, Líneas Estratégicas.

Lo aportado en esta introducción, además de lo referido en el resto del dictamen, debe permitir actualizar la información disponible en el diagnóstico ambiental de la Agenda 21 Provincial de Málaga.

Estado de la cuestión

El turismo y la construcción son los sectores protagonistas en las formas de vivir, producir y consumir en la Provincia de Málaga. A ello se añade la reducción de la influencia del

sector primario y un leve crecimiento del sector industrial. El 43 por ciento de las empresas malagueñas está localizado en la costa, y el 38 por ciento en la Aglomeración Urbana de Málaga. La industria representa un escaso 6,4 por ciento de la actividad productiva total. El 95 por ciento de las empresas tiene menos de 10 trabajadores, y sólo exporta el 1,4 por ciento de ellas.

La Provincia de Málaga reúne el 20 por ciento de las empresas de Andalucía con referentes como Larios, Confecciones Mayoral, Fujitsu, Sun o Siemens, además de Elecnor, Azvi, Sando, Ferrovial, Endesa, Telefónica o El Corte Inglés. El 2,1 por ciento de las empresas son entidades financieras, el 4,2 por ciento de transporte y comunicaciones, el 6,95% industriales, el 11,25% de construcción, 14,6% de hostelería, el 23,5% de servicios a empresas y el 37,4% del ámbito del comercio y la reparación. En esta provincia están registradas 42 empresas grandes y 241 empresas medianas, sumando en ambos casos el 18 por ciento del total de Andalucía.

Según el Pacto por la Accesibilidad, establecido en el Plan de Actuaciones Estratégicas para la Provincia de Málaga, Plan Madeca 2010, la provincia dispone de un parque de automóviles que ronda los 550.000, y el crecimiento en los últimos años ha sido muy notable, de forma que de los 144.000 vehículos que circulaban al día, de media, por las carreteras malagueñas en 1990, se ha pasado a un promedio de 270.000, lo que supone un incremento del 87 por ciento.

Al mismo tiempo se registra un bajo uso del transporte público colectivo, con una cuota menor del 15 por ciento sobre el total. De los 53,36 millones de viajes en transporte público del año 1994 se pasó a 52,38 millones de viajes en 2001. En estos resultados influyó mucho la caída en el uso de los autobuses de la empresa transportista EMT de Málaga, y sólo el crecimiento de la línea del tren de cercanías Málaga-Fuengirola a 7,5 millones de viajes/año, y el leve incremento de viajes en los autobuses urbanos de Torremolinos, Fuengirola, Benalmádena o Rincón de la Victoria evitó una caída mayor. Los autobuses interurbanos se mantienen sin cambios registrando alrededor de 9,5 millones de viajes/año, lo que indica una cierta atonía. El transporte, incluida la movilidad en destino, representa en torno al 75 por ciento del impacto turístico total, y la aviación, en concreto, supone el 40 por ciento de dicho impacto.

Las grandes deficiencias que presenta el sistema multimodal de transporte en el interior de la provincia acentúa el diferencial negativo de este área respecto al litoral. Las comarcas de la Axarquía, Sierra de las Nieves y Valle del Genal son los territorios en peores condiciones, pero toda la provincia necesita introducir mejoras y actualizaciones.

A partir de la década de 1950 las actividades del sector primario comenzaron a perder peso en la provincia. El incipiente sector turístico junto al consiguiente fenómeno de urbanización de la costa impulsaron y consolidaron el actual modelo de actividad. Un modelo de producción, distribución y consumo excesivamente dependiente y poco diversificado, en el que la construcción sirvió de puente entre la débil agricultura del interior y las potencialidades turísticas del litoral.

El turismo en Málaga está muy marcado por la evolución de las expectativas de buena salud económica en otras áreas geográficas de Andalucía, de España, del resto de la Unión Europea y del mundo. Durante las pasadas décadas, el optimismo en el futuro más o menos inmediato y la situación financiera caracterizada por los bajos tipos de interés, más el control de la inflación, hicieron que las inversiones en actividades como la turística y el

sector de la construcción inmobiliaria fueran cuantitativa y cualitativamente muy importantes en comparación con otras. Los montantes de transacciones monetarias en el campo inmobiliario, tanto de origen externo a España como de procedencia interna, superaron los niveles, tomados como techo, de la década de 1980 y principios de la de 1990, de hecho significaron el 54 por ciento de la facturación del total de Andalucía en 2001. Esta situación económica centrada en pocos sectores obstaculiza la posibilidad de lograr un mayor grado de diversificación de la actividad.

La mirada optimista hacia el futuro que citamos en el párrafo anterior la podemos encontrar en el mencionado Plan de Actuaciones Estratégicas para la Provincia de Málaga 2010, redactado por Madeca, entidad tutelada por la Diputación Provincial, cuando señala que “la situación presente amenazada por la remisión del auge inmobiliario se presenta afortunadamente más favorable que la vivida en 1993 durante la crisis inmobiliaria generada, entre otras cosas, por la recesión en las economías centrales de Europa. La economía de Málaga presenta un mayor grado de diversificación y ha ganado algunos grados de independencia y capacidad de gestión y decisión. La ya evidente influencia del Parque Tecnológico de Andalucía y de la Universidad de Málaga hacen aumentar la calidad de la producción de bienes y servicios; la ruptura definitiva de la secular “insularidad” de Málaga una vez se complete la malla de infraestructuras para el transporte de alta capacidad viaria, ferroviaria, aérea y marítima; y la creación y consolidación de nuevos productos turísticos en la Costa del Sol y su área de influencia, incluyendo el turismo urbano y de naturaleza, hace más plausible el optimismo”.

El sector turístico, los servicios y la construcción rompieron el tradicional modelo de asentamiento de la población y organización territorial que tenían como centro la capital y las cabeceras de las comarcas históricas como Antequera, Ronda y Vélez-Málaga. En la organización del territorio predominan dos espacios muy diferentes geográfica, social y económicamente: la franja litoral y el interior de la provincia; aunque la tradicional división comarcal continúa siendo una referencia cultural. La población costera representa más del 76 por ciento del total provincial generando una extensa área totalmente urbanizada. Las comarcas del interior, con la excepción de Antequera, que quizá esté beneficiándose de una posición geoestratégica en el conjunto andaluz, presentan una relación desigual y no articulada con el espacio litoral. En el interior la mitad de los municipios han perdido población. Los desequilibrios territoriales crecientes en la provincia, el desfase entre el interior y la costa, y entre los distintos territorios de esta última, se ponen de manifiesto en multitud de indicadores socioeconómicos.

En las relaciones del turismo con el cambio climático el alza estructural del precio del petróleo está teniendo efectos sobre la aviación. Existe una conexión muy potente entre turismo, energía y cambio climático. El turismo está relacionado con sectores como el transporte, la construcción, el alojamiento y el ocio, utilizados por los 850 millones de turistas internacionales, y aproximadamente cinco veces más de turistas domésticos.

En la Organización Mundial del Turismo se propone fomentar los viajes con menor carga energética, mejorar la ecoeficiencia en aspectos fundamentales como transporte, destinos, instalaciones y servicios, utilizar energías renovables y compensar individualmente las emisiones con acciones similares a los impactos generados, asunto, este último, simbólico y discutible que quizá no tanga efectos prácticos sino se acompaña con el resto de las medidas propuestas.

El Plan Estratégico del Turismo Español Horizonte 2020, presentado en noviembre de 2007 por el Consejo Español de Turismo, anima a compatibilizar oportunidades turísticas, reequilibrio territorial, contención del crecimiento inmobiliario, ahorro y eficiencia junto a la progresiva reducción de la carga ambiental del turismo. Llama a atender los compromisos aéreos comunitarios referidos al horizonte de 2011, a fomentar los modos de transporte menos contaminantes, a impulsar planes de transporte sostenible en destinos, y a promover el turismo de proximidad.

En la documentación reciente, referida a la provincia, se mezclan varias divisiones territoriales. Destaca una división funcional con entidades como la Aglomeración Urbana de Málaga, ahora, y el Área Metropolitana de Málaga, antes, y una división comarcal. Esta mezcla genera superposición y confusión ya que varias zonas geográficas pertenecen a dos o más ámbitos territoriales a la vez.

Las comarcas de Málaga, Costa del Sol Occidental, Axarquía y Valle del Guadalhorce reúnen el 87,5 por ciento de la población total. Puede observarse una “gran ciudad costera” desde los límites orientales de la provincia hasta la Bahía de Algeciras, traspasando el propio territorio provincial. El interior, la zona menos abierta al mar, Serranía de Ronda, Antequera, Nororiental, Guadalteba y Sierra de las Nieves, sólo registra el 12,5 por ciento de la población. Según diversos análisis, hay un espacio geográfico con esperanzas de expansión, si ésta es medida con el índice económico denominado Producto Interior Bruto, en la zona norte de la provincia, con epicentro en la localidad de Antequera y los municipios situados a pie de la autopista A-92 y de las cuatro líneas ferroviarias que allí confluyen. Se trata de un territorio tradicionalmente centrado en el sector agroalimentario, que se estima dará pasos hacia el sector logístico basándose en las infraestructuras construidas, en ejecución o proyectadas, como la autovía Antequera-Córdoba, la estación de Antequera – Santa Ana en la nueva línea Málaga-Córdoba, la actualización de la línea Algeciras-Bobadilla, la actualización de la línea Málaga-Bobadilla-Antequera y la transformación del eje transversal interior andaluz Huelva-Sevilla-Bobadilla-Antequera-Granada-Almería, o la construcción de un aeropuerto en las proximidades de Antequera.

Málaga es la cuarta provincia española respecto a la cantidad de suelo urbanizado y representa el 27 por ciento del suelo urbano y urbanizable en Andalucía, cuando es sólo el 8 por ciento del territorio y el 18 por ciento de la población andaluza.

La apuesta por la mejora del transporte y de la interrelación entre las personas y los territorios es el objetivo central señalado para el Pacto por la Accesibilidad. Dicho pacto indica que la apuesta por el transporte público debe prevalecer, pues, además de las bondades que posee desde una óptica medioambiental y de equidad social, los datos sobre la movilidad en la provincia de Málaga -en especial en la franja costera y en la Aglomeración Urbana de Málaga- son preocupantes. En este Pacto por la Accesibilidad quizá faltó contemplar los servicios de transporte y la gestión consensuada de la articulación del transporte, como corresponde a los auténticos planes de transporte sostenible, ya que la mera actuación sobre las infraestructuras no es suficiente para caminar hacia la sostenibilidad e incrementar la cuota del transporte público colectivo en el conjunto del sistema multimodal.

A la especialización territorial antes descrita, al tipo de transporte de personas y de mercancías existente, hemos de unir la inercia del sistema socioeconómico. Sistema que no admite habitualmente cambios relativamente bruscos.

En este contexto, si se pretenden hacer propuestas de ajuste, es necesario tomar en consideración que las transformaciones requieren cambios simultáneos en muy diversos campos de la actividad humana, además de una intervención pública fuerte y sostenida.

Cualquier medida de reorganización ecológica tiene incidencia sobre el empleo y la vida cotidiana de la gente. Si esto no se contempla se podrían generar nuevas injusticias.

En el campo de la accesibilidad, movilidad y transporte, la inercia del sistema económico se demuestra, por ejemplo, en como aborda el cambio climático abonando la idea de que pequeñas medidas, sin cambiar el modelo, pueden ayudar a evitar el efecto invernadero, que los pequeños cambios técnicos y los recursos alternativos permitirán seguir incrementado el Producto Interior Bruto, PIB, creando empleo, aumentando beneficios,... Es decir, se admite, al mismo tiempo, tanto la gravedad de la situación como que es posible invertirla con pequeños ajustes, eludiendo que si la situación es grave los ajustes habrán de ser potentes. El cambio técnico, en forma de energía no contaminante, se concibe como la forma de realizar el ajuste con un mínimo de transformaciones. Para las gentes defensoras de esta concepción, se trata de encontrar fuentes energéticas que permitan mantener el actual modelo productivo en los países ricos a la vez que se "desarrollan" los países pobres y se los acerca al modo de vida de los primeros.

Debido a las incongruencias que presenta el PIB se debe adoptar como medida de la actividad productiva el Índice de Progreso Efectivo, IPE. Este último índice está concebido para reflejar el aumento de la calidad de vida de una sociedad en términos monetarios, por tanto es un índice comparable con el PIB. Como principal diferencia entre el IPE y el PIB señalamos que mientras el PIB suma todos los flujos monetarios sin distinguir los que perjudican a las personas y al resto de la naturaleza, el IPE discierne entre las transacciones económicas que añaden bienestar y aquellas que lo reducen. El IPE atiende los aspectos positivos (aumentó del bienestar, incremento de los bienes y servicios a disposición de las personas,...), los negativos (costes sociales de la inseguridad personal, agotamiento de recursos naturales no renovables, paro, accidentes en la carretera, delitos, contaminación, emisiones de gases con efecto invernadero, desertificación,...) y los referidos a fenómenos y aspectos de la vida que no tienen registro contable por desenvolverse fuera de los flujos monetarios (voluntariado, cuidados, trabajo doméstico,...).

El IPE tiene en consideración más de veinte aspectos de la actividad económica que son ignorados por el Producto Interior Bruto. Incluye estimaciones de la contribución económica de muchos factores sociales y ambientales que el PIB descarta con un implícito y arbitrario valor nulo.

El PIB mide solamente la cantidad de actividad productiva, sin considerar los costes sociales y ecológicos involucrados.

El IPE proporciona a la ciudadanía y a las administraciones públicas un barómetro más preciso de la salud global de la economía y de cómo varía a lo largo del tiempo.

En el lenguaje convencional, cuando el PIB está creciendo rápidamente se dice que la economía es "robusta", "dinámica" y "saludable". Cuando se gasta más dinero, cuando se compra más, se dice que la "confianza del consumidor" es "fuerte". Por contraste, un crecimiento "débil" o "anémico" señala que estamos en "recesión" o en una "depresión".

económica". Si aumentan las ventas de automóviles se dice que existe una "recuperación floreciente". Mientras más producimos, vendemos y gastamos, más crece el PIB y, parece por ello que somos más ricos y vivimos mejor. Pero al introducir el Índice de Progreso Efectivo podremos comprobar que esas aparentes verdades pueden no serlo.

Para conocer las diferencias de resultados que proporcionan el PIB y el IPE podemos citar el caso estadounidense donde mientras el PIB per capita se duplicó en EEUU entre 1950 y 2000, el Índice de Progreso Efectivo, IPE, cayó alrededor de un 45% desde 1970 tras haber crecido durante las décadas de 1950 y 1960. La caída a casi la mitad del IPE per capita se produjo tras una bajada promedio del 1% entre 1970 y 1980, un decrecimiento del 2% entre 1980 y 1990, y un desplome del 6% entre 1990 y 2000.

Dada la entrada en recesión económica desde 2007, las asociaciones empresariales de la Provincia de Málaga han comenzado a solicitar a las administraciones públicas la adopción de medidas para atenuar el golpe y preparar el terreno de la posible reanudación de un nuevo período de "crecimiento" económico. Piden más inversión pública en infraestructuras y promoción de suelo y vivienda, rebajas fiscales, flexibilidad laboral, contención salarial, bajada de tipos de interés (es decir, bajada del precio del dinero) y reducción de los servicios públicos. Una receta eminentemente clásica en el sistema económico vigente.

Para alcanzar ajustes en el sistema de vida, como incrementar la accesibilidad sin aumentar la movilidad, debemos tener presente también que el poder del capital se basa en muy diversos mecanismos entre los que destaca el control del empleo asalariado, el control de la forma de trabajo a la que está obligada la mayoría de la población para subsistir.

Si el cambio ambiental se desarrolla en el marco actual puede tomar la forma dominante de ajuste de precios. Y los precios son una forma de racionamiento social. Excluyen a las personas con menores ingresos. Los precios racionan a la gente pobre y permiten a las personas más ricas mantener su modo de vida casi inalterado.

En este terreno es preciso también tomar en consideración las distorsiones interesadas de este criterio, como por ejemplo la que señala que el aumento de la fiscalidad al automóvil es injusto porque favorece a quienes tienen más capacidad de compra. La situación injusta es la actual, en la que el conjunto de la sociedad paga los impactos ambientales, sociales y económicos que provoca el uso excesivo del automóvil, cuando no es un medio universal de transporte, ya que el 30 por ciento de los hogares españoles no disponen de automóvil y más de la mitad de las personas no tienen permiso de conducción, proporción mucho mayor entre las mujeres, las personas mayores y las niñas y niños.

Por todo ello, son importantes la justicia distributiva y los efectos de emulación, el sentido de la equidad y de la reciprocidad, que tanta potencia tienen en los comportamientos colectivos e individuales. Si las medidas propuestas no incluyen a todas las personas lo normal es que se pierda el crédito social.

Aglomeración Urbana de Málaga

La Aglomeración Urbana de Málaga es un ámbito constituido por trece municipios donde habitan permanentemente unas 830.000 personas. Málaga es la segunda aglomeración de Andalucía, tras Sevilla. Se integran en la misma enclaves punteros en I+D+i (Parque Tecnológico de Andalucía), junto a municipios en los que la actividad agraria sigue teniendo un peso importante en su economía. Aparecen áreas altamente degradadas y transformadas sin pervivencias ambientales relevantes, junto a ámbitos de gran interés ecológico que merecen explícita protección medioambiental (sobre todo los Montes de Málaga, Desfiladero de los Gaitanes y Desembocadura del Guadalhorce).

Otro de los rasgos definitorios de la Aglomeración Urbana de Málaga se vincula con su posición meridional, de Andalucía, de España y de la Unión Europea, así como con sus potentes límites físicos, una barrera montañosa al norte, los mencionados Montes de Málaga, y el Mediterráneo al sur.

Dice el Plan de Ordenación Territorial que precisamente este carácter ribereño ha ofrecido a esta zona la oportunidad de integrarse efectivamente en una de las áreas más dinámicas de la Unión Europea, el Arco Mediterráneo, proceso que no ha logrado desenvolverse del todo debido al excesivo peso del turismo en la actividad económica malagueña. Esta situación provocó, en las pasadas décadas, el olvido de las ventajas de las economías de escala o en red del corredor mediterráneo y la falta de atención a los elementos que facilitaban la incorporación de la aglomeración al mismo.

También indica el Plan de Ordenación Territorial que la posición geográfica de Málaga la habilita como eje o nodo de conexiones con el Magreb, constituyendo junto con el resto de litoral andaluz una de las zonas fronterizas más importantes de Europa.

Respecto al transporte, al aumento de la motorización (número de automóviles, motos, furgonetas, autobuses y camiones) hay que añadir la multiplicación de flujos o desplazamientos que, sí tienen en gran parte origen y destino en la propia ciudad central, se singularizan por los desplazamientos que desde ésta se dirigen a la Costa del Sol Occidental, más los flujos que se intensifican hacia/desde el Valle del Guadalhorce y en dirección a Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande y Coín, debido al cada vez mayor peso que desde el punto de vista residencial y productivo adquirieron en los últimos años.

El ferrocarril está constituido por las conexiones exteriores, como la nueva línea Málaga-Córdoba, o la línea de vía única sin electrificar desde el nudo de Bobadilla, más la línea del litoral entre Málaga y Fuengirola. La estación central de Málaga es una estación término y atiende los servicios de los trenes de grandes distancias, regionales, de mercancías y de cercanías. En este último caso, existen dos líneas, C-1 y C-2. La primera discurre por las localidades occidentales desde Málaga a Fuengirola (la zona más densamente ocupada y poblada de la aglomeración) transportando anualmente más de ocho millones de personas, que van aumentando paulatinamente; mientras que la línea C-2 desde Álora a la capital pierde viajes por la baja calidad del servicio.

Existe una ambiciosa propuesta de actuaciones ferroviarias donde destaca la nueva línea electrificada de vía doble del eje transversal costero andaluz o Corredor Ferroviario de la Costa del Sol Occidental más la prolongación por la Costa del Sol Oriental y su extensión hasta Motril, Almería y el Corredor Mediterráneo. Este ferrocarril será una alternativa real a la monopolización del transporte por parte de la carretera, incrementando la participación de un modo de transporte más sostenible y económico.

El 20 de febrero de 2008, la Consejería de Obras Públicas y Transportes, por medio de la empresa pública Ferrocarriles de la Junta de Andalucía licitó las obras correspondientes al tramo Las Lagunas – Calas de Mijas, con construcción de un túnel de dos tubos de unos cuatro kilómetros de longitud. En virtud del acuerdo alcanzado en mayo de 2004 por la Junta de Andalucía y el Ministerio de Fomento, la Junta asumió el proyecto y ejecución del tramo Estepona-Fuengirola, mientras que el Ministerio se hizo cargo de la actualización de la línea entre Fuengirola y Málaga.

El desenvolvimiento de la vida cotidiana en la ciudad de Málaga necesitaba la introducción del tranvía para facilitar los desplazamientos en los ejes esenciales de la trama urbana. Ello dio lugar al Metro de Málaga tras varios momentos cruciales como:

- + Plan Intermodal de Transportes en el Área Metropolitana de Málaga (1999).
- + Acuerdo de la Junta de Andalucía por el que se declaran de interés metropolitano las líneas 1 y 2 del ferrocarril Metro de Málaga (octubre 2002).
- + Estudio Informativo de la red del metro de Málaga (julio 2002).
- + Convenio de colaboración entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga (abril 2003).
- + Anteproyecto de las líneas 1 y 2 de la red del metro de Málaga (septiembre de 2003).
- + Creación de la Sociedad Concesionaria Metro Málaga (noviembre 2004).
- + Contrato de Concesión para la construcción y explotación de las líneas 1 y 2 del metro de Málaga en el que se incluyen como prestaciones anexas la redacción del proyecto constructivo y la adquisición de los tranvías (diciembre de 2004).

El metro de Málaga es una iniciativa de la Junta de Andalucía gestionada por la entidad pública Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, adscrita a la Consejería de Obras Públicas y Transportes. A primeros de junio de 2008 la futura línea 2 contaba con 1.600 metros de túnel excavado, un 43 por ciento de los tramos subterráneos, correspondientes a Martín Carpena – Glorieta de Molière – Avenida de Los Guindos – Frigiliana – La Paloma – Juan XXIII – Juan Pablo II. Y ya están autorizadas las obras de superficie por el bulevar central del Campus Universitario de la línea 1, en el tramo de 3 km tiene su origen en el Bulevar Louis Pasteur, a la altura de la Facultad de Medicina de la Universidad de Málaga, y concluye junto al núcleo de viviendas de Asperones, lugar donde está prevista la implantación de los talleres y cocheras.

Nodos estratégicos para el transporte de personas o mercancías de carácter internacional, como son el aeropuerto, el puerto marítimo o el Centro de Transportes de Málaga, están experimentando un radical proceso de transformación con el que se pretende afrontar los nuevos retos y requerimientos funcionales que son fruto de las nuevas pautas de la globalización.

El Plan de Ordenación Territorial ha detectado tres carencias:

- + Debilidad o inexistencia de adecuadas plataformas intermodales para el transporte de mercancías en el ámbito.
- + Radialidad en el sistema de transporte público con itinerarios que continúan centrando la atención en las relaciones entre Málaga y los municipios de la corona metropolitana, sin atender a las relaciones entre municipios del citado alfoz.

+ Necesidad de dotar al eje que mayor dinamismo presenta en la actualidad desde el punto de vista económico y demográfico -Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande y Coín- de alguna alternativa a los desplazamientos en automóvil y autobús.

Superponiéndose al modelo tradicional de sol y playa se están implantando nuevas tipologías turísticas, que en ningún caso suplantán la oferta y demanda tradicional pero que sí la transforman. Se trata del turismo vinculado a las actividades de ocio y deportivas, o al turismo rural o natural. A ello hay que unir además la clara apuesta de la aglomeración liderada por la capital provincial, por fórmulas y ofertas estrechamente ligadas al turismo cultural y congresual. Estas tipologías generan nuevos hitos o impactos territoriales, o refuerzan los preexistentes: campos de golf, centros de ocio, parques temáticos/acuáticos, puertos deportivos, espacios culturales,...

La información estadística existente, sobre demanda, se refiere a los turistas que acuden al conjunto de la provincia de Málaga, pero refleja aspectos interesantes del área metropolitana, ya que la Aglomeración Urbana de Málaga recoge la mitad de la demanda turística de la provincia.

Las principales variables son las siguientes:

+ El 66,6 % de los turistas son extranjeros.

+ El 68,7 % de los turistas llegan utilizando el avión como medio de transporte. Le sigue en importancia el coche particular, con el 24,6 %.

+ Las nacionalidades dominantes son la británica (40,8 por ciento), la española (33,4 por ciento), la alemana (5,6 por ciento), la irlandesa (4,9 por ciento), la del Benelux (3,8 por ciento), y la francesa (2,4 por ciento).

+ La edad media del turista es de 48 años.

+ Predominan entre los turistas las siguientes categorías profesionales: jubilados (25,5 %), trabajadores cualificados (21,4 %), profesionales liberales (12,7 %), funcionarios titulados (8,6 %) y directivos (6,8 %).

+ El gasto medio total del turista es de 844,4 euros.

+ Las duraciones de las estancias con mayores frecuencias son las siguientes: de 4 a 8 días, el 41,7 %; de 9 a 15 días, el 35,6 %; y de 16 a 30 días, el 10,2 %, en el año 2003.

+ La estancia media se situó en 11 días en el año 2006.

+ El 70,7 % de los turistas eligen para pernoctar un establecimiento hotelero, el 11,2 % lo hace en viviendas de su propiedad y el 6,4 % se aloja en casa de familiares o amigos (año 2006).

+ El 89,9 % de los turistas visitan la provincia para pasar sus vacaciones o por ocio como principal motivo, frente al 2,8 % que lo hace por negocios (año 2006).

A grandes rasgos en la aglomeración se identifican cuatro tipologías de municipios:

+ Málaga, ciudad central, centro regional y capital de la provincia.

+ Torremolinos, Benalmádena y, en menor medida, Rincón de la Victoria, localidades de la aglomeración de claro sesgo turístico.

+ Los municipios del interior: Almogía, Álora, Casabermeja y Totalán que mantienen una fuerte identidad rural pero que están incorporándose a los procesos de escala metropolitana.

+ Los municipios del Valle del Guadalhorce, como traspais, o tierra a dentro de la aglomeración, que han protagonizado un importante crecimiento demográfico y económico: Alhaurín de la Torre y Cártama, y en menor medida Alhaurín el Grande, Coín y Pizarra.

Deben ser resaltadas, por ser claves en el entendimiento estructural de la aglomeración, las dinámicas detectadas en Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande y Coín y entorno del Valle del Guadalhorce, inducidas por la ubicación del Parque Tecnológico y por las tendencias del mercado metropolitano de vivienda, que refuerzan el papel de este ámbito como nuevo foco de centralidad funcional y residencial.

Costa del Sol Occidental

La Costa del Sol Occidental ha sido uno de ámbitos litorales que mayor transformación económica y territorial ha experimentado durante la segunda mitad del siglo pasado. La velocidad de estos cambios y el empuje y competitividad de las burbujas inmobiliario-financieras que han actuado como motores del crecimiento, del aumento del PIB, han provocado una importante concentración de los usos urbanoturísticos en la banda litoral, la extensión de las actividades urbanas hacia el interior y, en consecuencia, desequilibrios ambientales y territoriales, más una fuerte transformación del paisaje.

El ámbito de actuación del Plan de Ordenación Territorial de la Costa del Sol Occidental se extiende por los municipios de Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Casares, Manilva, Ojén, Istán y Benahavís (Torremolinos y Benalmádena pertenecen a la Aglomeración Urbana de Málaga), abarca una superficie de 941 km² y una población empadronada en 2004 de 297.438 habitantes, que pasan a ser alrededor de las 700.000 personas si consideramos la población real residente con carácter estable en la zona (con estancias mínimas entre uno y seis meses al año), y alrededor de 1.000.000 si contabilizamos a la población residente flotante de carácter turístico fundamentalmente, siendo el volumen de visitantes anual de 8.505.430 según cálculos del 2003. Las características del medio natural, la peculiar morfología de los asentamientos de población, junto con la singular organización y dinámica económica, y la estacionalidad de la residencia, ha dado lugar a un modelo de relaciones y de flujos que interrelaciona a los municipios entre sí, manifestándose en desplazamientos poblacionales diarios, por motivos laborales y no laborales, e importantes fenómenos de terciarización, lo que le confiere su mayor singularidad y la principal característica que diferencia a este ámbito del resto de los asentamientos turísticos de Andalucía y del Arco Mediterráneo.

La actividad económica de la zona ha traído consigo un importante aumento de la inmigración. La concentración de la población se produce esencialmente por su relación con los servicios y la construcción. La exclusiva especialización en torno a la actividad turística, está produciendo efectos englobados en la estructura morfológica y funcional del territorio cuyas transformaciones son generalizadas e irrevocables.

El transporte público tiene poca entidad en el conjunto de viajes motorizados, ya que el 92% de los viajes motorizados se realizan en automóvil.

El sistema de transporte público colectivo interurbano por carretera se organiza mediante diferentes concesiones explotadas de forma mayoritaria por la empresa Automóviles Portillo, que dispone de 12 concesiones interurbanas y 4 concesiones de transporte urbano. Los municipios interiores cuentan con otras líneas de transporte público que realizan normalmente tres viajes diarios de media teniendo destino final Marbella.

El 75 por ciento del flujo interurbano en autobús se centra en cuatro relaciones fundamentales: Málaga-Marbella, Málaga-Fuengirola, Fuengirola-Marbella y Estepona-Marbella, siendo 10 millones el número de viajes anuales. Esta cifra se encuentra estabilizada por la escasa capacidad alternativa que tiene respecto al automóvil, con tiempos de viaje que llegan a ser cuatro veces superiores.

En cuanto al transporte por ferrocarril, existe la referida línea de trenes de cercanías Málaga-Fuengirola, de la que ya hemos hablado en el ámbito de la Aglomeración Urbana de Málaga, que se originó a raíz de la transformación del antiguo ferrocarril de vía estrecha. La línea Málaga-Fuengirola es de vía única electrificada con una longitud de 30,1 kilómetros y 19 estaciones. El tiempo de recorrido es de treinta minutos. En la estación de Málaga es donde se realizan las conexiones ferroviarias de carácter estatal (grandes distancias) y andaluz (media distancia). La explotación de la línea se inició en la década de 1970 y actualmente atiende más de 8 millones de viajes anuales, cifra similar a la del transporte por carretera a pesar de la baja dotación infraestructural y comercial que tiene y la baja frecuencia que presenta.

La nueva línea ferroviaria, ahora en construcción según hemos expuesto más arriba, se pondrá en servicio por fases. La primera de las circulaciones de trenes de cercanías se realizará entre Málaga y San Pedro de Alcántara, donde se concentra un elevado porcentaje de viajes respecto de las estimaciones de captación de la totalidad del itinerario. La segunda fase completará el trayecto hasta Estepona.

Se concluye por tanto que la oferta de transporte público de la que dispone en la actualidad la Costa del Sol Occidental no cubre de manera satisfactoria las relaciones de dependencia funcional diaria impidiendo una accesibilidad efectiva tanto a la población como a las personas visitantes. El desarrollo sostenible obliga a reconducir el modelo de transporte hacia una mayor integración de los diferentes modos y medios, de manera que de cada uno de ellos se aprovechen sus mayores ventajas.

Las actuaciones en la red de carreteras, sobre todo la construcción de la autopista de peaje AP-7, pareció resolver, momentáneamente, un problema de escala territorial, pero sobre todo, inició el proceso de implantación de un modelo territorial más complejo, donde el ámbito espacial de relaciones entre los asentamientos urbanos tiene su mejor entendimiento en la escala supramunicipal. Este modelo comienza a mostrar sus efectos sobre el territorio al estar provocando una alteración de las preferencias de localización, y un aumento notable de la cantidad de transporte (movilidad) y de la intensidad media diaria de vehículos, muy elevado en cada vez más puntos.

La estructura viaria principal de la costa se apoya, básicamente, en un corredor lineal de 100 km, conformado por las dos vías de alta capacidad de la autovía de la Costa A-7 y la autopista de peaje AP-7, prácticamente saturadas. Esta estructura se completa con una serie de vías secundarias distribuidoras y colectoras que en determinados casos cumplen además la función de comunicar la costa con las comarcas interiores.

Desde el año 1994, la tasa media de crecimiento del tráfico es del 12% anual, cifra muy superior al crecimiento de la media estatal. La apertura de la autopista de la Costa del Sol no ha supuesto una disminución del tráfico que circula por la antigua N-340, aunque en la autopista han aparecido demandas latentes inducidas en muchos casos por las posibilidades de desplazamiento que ofrece.

Se han intensificado las relaciones entre los principales núcleos y se ha consolidado la interdependencia. Así en los tramos donde entran en competencia ha producido crecimientos de la IMD del orden del 22% de media en el conjunto del corredor, mientras que la N-340 ha crecido en el último año alrededor de un 7%. El porcentaje de la demanda total que absorbe la autopista se sitúa entre el 8 y 16% según los tramos.

En estas circunstancias el modelo de desarrollo territorial y urbano presenta una serie de problemas que obstaculizan la articulación territorial y que en síntesis son:

- + Inadecuada estructuración del sistema de asentamientos del litoral y del interior, estableciendo una dualidad que es preciso integrar como consecuencia de sus diferentes objetivos territoriales.

- + Tendencia hacia el desequilibrio del sistema urbano, puesto de manifiesto en un proceso de concentración poblacional y de funciones en las áreas más dinámicas (Marbella y Estepona) en detrimento de los asentamientos en la zona de la montaña (Ojén e Istán).

- + Insuficiente desarrollo del sistema de transporte, que se manifiesta en una situación de aislamiento entre municipios cercanos. Deficientes ejes vertebradores externos entre los centros más potentes y debilidad o saturación de las conexiones internas, así como baja accesibilidad en los municipios más regresivos del interior.

- + Concentración de los déficits de equipamientos sociales en las áreas más regresivas del sistema urbano y en los espacios periféricos.

- + Presencia de problemas asociados al desarrollo urbano derivados del proceso de urbanización y las transformaciones que ello conlleva en el sistema de asentamientos, estructura interna de los núcleos urbanos y en los entornos territoriales próximos: congestión de tráfico, falta de equipamientos, contaminación acústica, deterioro ambiental, paisajístico y del medio ambiente urbano.

El posible desarrollo del enlace fijo del Estrecho de Gibraltar, cercano al ámbito, tendrá impacto sobre los flujos de transporte en el extremo sur de Andalucía. En 1995 se optó por construir un túnel con tres galerías, planteado para el transporte de viajeros y mercancías así como para el traslado de automóviles en trenes lanzadera entre dos terminales, al estilo del túnel bajo el Canal de la Mancha. El desarrollo del proyecto culminará, en un plazo aún indeterminado, en el establecimiento de una importante relación transcontinental.

Otras actuaciones previstas son:

- + Intercambiador modal en Fuengirola que permita el trasbordo entre trenes y autobuses.

- + Centro de transportes en Estepona dentro del eje Algeciras-Málaga.

- + Plataforma intermodal y logística en Guadaíza, coordinada con los centros universitarios de Marbella y con el futuro “Centro Tecnológico”, planteada como un área empresarial y sede de las más importantes empresas que impulsan la actividad de producción y distribución en la Costa del Sol Occidental.

- + Plataforma intermodal y logística en Mijas con la finalidad de potenciar la actividad comercial y productiva.

Axarquía – Costa del Sol Oriental

La Axarquía tiene más de 133.000 habitantes de derecho, y 330.000 de hecho, que ocupan 38.000 viviendas principales y 60.000 viviendas de ocupación temporal. Además cuenta con casi 3.600 plazas en hoteles y 4.000 en otros establecimientos turísticos.

La actividad agrícola tradicional, localizada en el interior, se ha reducido notablemente, predominando las parcelas semiabandonadas o con cultivos leñosos con escaso mantenimiento. En el litoral, destaca la existencia de una agricultura de regadío realizada principalmente con técnicas de invernadero.

Por otra parte, la autovía A-7 se ha constituido en la articulación del ámbito con el exterior y en el soporte de las relaciones internas, liberando el antiguo eje costero carretera N-340 de la presión a que se veía sometido por la mezcla de tráficos de corta, media y gran distancia. No obstante, este eje costero pierde rápidamente funcionalidad debido a que es el soporte de toda la movilidad obligada que se produce al sur de la autovía, dada la carencia de una estructura mallada que permita distribuir los tráficos internos.

Las nuevas infraestructuras de carreteras estrechan, por una parte, los vínculos de Vélez-Málaga con los pueblos del interior y con sus diseminados pero, por otra parte, también abren posibilidades a todo el litoral y a los mismos núcleos del alfoz de Vélez, que tradicionalmente han gravitado sobre el núcleo principal, de forma que pueden llegar a rechazar las relaciones con Vélez-Málaga y recurrir a unas relaciones directas con la capital provincial.

La demanda de transporte en el corredor costero (Autovía A7 y N-340) se atiende esencialmente con el automóvil, y como indica el “Estudio informativo del Corredor Ferroviario de la Costa del Sol. Tramo Nerja-Málaga”, realizado en 2002 por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, esta demanda de movilidad que se satisface mediante el uso del automóvil supone en la actualidad el 89% de los 23,5 millones de viajes anuales generados en el eje costero. Ante las previsiones de demanda, que auguraban ya para 2007 un incremento hasta los 39 millones de viajeros, con una media de un 10,6% de crecimiento medio anual, se hace necesario adoptar medidas para hacer frente a este progresivo incremento del transporte y a sus cambios en la estructura origen-destino.

Estas medidas deben desarrollarse esencialmente en relación con la potenciación del transporte público colectivo, a fin de incrementar el uso de este modo en relación con el automóvil. La búsqueda de soluciones de incremento de oferta de viario, en condiciones adecuadas de capacidad y tiempos de recorrido para los principales flujos de demanda del automóvil se revela como inviable. No es posible duplicar la oferta de autovía. La alternativa la constituye el transporte ferroviario que enlace Nerja con Málaga.

Los ejes viarios, carreteras A-402 y A-356 (antigua carretera de Málaga a Granada) son la forma de penetración al interior de La Axarquía. La conexión de la A-402 con la autovía A-92 permite la conexión con la zona oriental de Andalucía, Granada y Jaén.

En lo que respecta al sistema de transporte público colectivo por carretera en el interior, existen insuficiencias en la prestación de servicios, permaneciendo una elevada población sin acceso a este transporte debido a que la dispersión del sistema de asentamientos hace

poco rentable a las empresas concesionarias la dotación de servicios a los núcleos de pequeña dimensión y áreas diseminadas.

La Axarquía cuenta con un elevado número de núcleos de población que presentan una clara dicotomía entre los situados en el interior, de pequeño tamaño, y los litorales o de influencia próxima que se han expandido últimamente como consecuencia de las actividades turísticas y de segunda residencia. Los municipios del interior, vinculados a una agricultura tradicional en retroceso, han experimentado un proceso creciente de despoblación y sólo en algunas zonas ha parecido reducir su tendencia como consecuencia del desarrollo de la segunda residencia, que ha propiciado la incorporación de nuevos habitantes foráneos. Este último proceso, se ha visto reforzado como consecuencia de la mejora del transporte con la capital provincial y el aeropuerto, además de la declaración del Parque Natural de la Sierras de Tejada, Almirajara y Alhama. Factores que han incrementado el valor de posición, junto a la apetencia por la localización residencial en un territorio muy atractivo paisajística y ambientalmente.

El planeamiento urbanístico ha clasificado suelo para 35.000 viviendas en urbanizable sectorizado y otras 13.000 viviendas en no sectorizado. El suelo urbanizable ya clasificado supone unas 2.250 hectáreas adicionales al suelo urbano, casi duplicándolo.

Comarcas del interior

Las comarcas del norte, el interior de la Provincia de Málaga, contaban con 95.518 habitantes en 2004 (6,8% del total provincial). Casi la mitad de la población se encuentra en el municipio de Antequera (el 44%), los restantes tienen menos de 10.000 habitantes, y hay ocho municipios con menos de 4.000. El aumento de la población entre 1996 y 2004 ha sido débil (un 4,5% frente al 12,9% del total provincial). Los municipios de menor dimensión registran, con algunas excepciones, tasas de aumento de la población inferiores a la media comarcal. Ello puede estar reflejando el efecto de la búsqueda de mejores oportunidades de empleo (y de acceso a servicios), que conduce a aumentos de la población en municipios de mayor tamaño, con estructuras productivas más diversificadas y menos dependientes de la agricultura. Las comarcas del norte tienen una población más envejecida que el conjunto provincial y andaluz, aspecto que se ha agudizado en los últimos años.

Podemos citar en este ámbito territorial a los municipios de Alameda, Antequera, Archidona, Campillos, Casabermerja, Cuevas Bajas, Cuevas de San Marcos, Fuente de Piedra, Humilladero, Mollina, Villanueva de Algaidas, Villanueva del Rosario, Villanueva de Tapia y Villanueva del Trabuco.

Se admite generalmente en la zona que la construcción de infraestructuras para el transporte ha tenido una influencia positiva en la evolución económica y social. Según este criterio las infraestructuras han contribuido de forma especial a “situar la zona en el mapa” y a mostrar que estas comarcas se encuentran en el cruce de los transportes terrestres de Andalucía. Allí convergen las relaciones de tres polos de actividad: Algeciras -Bahía de Cádiz, Sevilla y su alfoz y Costa del Sol.

Dichas infraestructuras reducen el tiempo de viaje y el coste de desplazamiento lo que puede llevar a la ampliación de oportunidades de negocio e instalación de empresas procedentes de otras zonas, además de favorecer la expansión de dos actividades relativamente nuevas en la zona: la logística y el turismo residencial.

La actividad logística, principal actividad de servicios afectada por la existencia de las infraestructuras para el transporte, se ha desarrollado en los municipios con mejores condiciones de accesibilidad a la A-92, dado que el ferrocarril no ha sido contemplado por ninguna de las entidades promotoras de estos proyectos, y en aquellos municipios con unas condiciones orográficas favorables desde la perspectiva de los costes de construcción.

La estación de Antequera – Santa Ana se ha levantado a una distancia de 18 km de la ciudad y no está dotada de transporte público colectivo. Aún falta por saber como se insertará en el cruce de las cuatro líneas que convergen en esa zona del interior de la provincia, la nueva línea Málaga-Córdoba, la línea Algeciras-Bobadilla, la vieja línea Málaga-Bobadilla, y la nueva línea transversal interior andaluza Huelva-Almería.

Propuestas

Las propuestas de este dictamen se basan en tomar en cuenta que la función del transporte es crear accesibilidad para facilitar que estén al alcance de la mano, por así decirlo, los bienes, servicios y contactos con las demás personas. Crear accesibilidad sin generar otra movilidad que la estrictamente necesaria.

Para ello tomamos en consideración que el transporte se encuentra íntimamente relacionado con las formas de producción, distribución y consumo. Que las principales causas generadoras del transporte de personas son los desplazamientos entre la vivienda y el lugar de trabajo o estudio, las actividades autónomas, profesionales y comerciales, las compras, el acceso a los servicios y otros desplazamientos derivados de la vida doméstica, los contactos y relaciones entre personas, y los viajes por ocio y turismo. Que las principales causas generadoras del transporte de mercancías son el acceso a los recursos naturales y a las tierras de cultivo, el acceso a los bienes producidos en un contexto de fuerte división del trabajo y especialización productiva, el aprovechamiento de las economías de escala en el movimiento de mercancías y la concentración del capital provocadora de grandes aglomeraciones urbanas en torno a los centros financieros, comerciales e industriales.

Es evidente que la demanda de transporte es compleja, diferenciando entre desplazamientos de personas y de mercancías; motivos; modos y medios utilizados o deseados; ámbito urbano, metropolitano o interurbano; distancias cortas, medias o grandes; horas, días y meses; calidad de transporte; tiempo de viaje; etc.

También tenemos en cuenta que la cohesión social supone el acceso universal a los servicios fundamentales y a las infraestructuras básicas, además de suponer una amplia implicación de la ciudadanía en la vida pública y la existencia de otros aspectos importantes en la convivencia ciudadana.

La cohesión social previene y combate las diversas formas de discriminación, desigualdad, marginación y exclusión, y en el caso del sistema de transporte ha de garantizar el servicio a todas las personas, independientemente de su situación geográfica, poder adquisitivo, capacidad de movilidad, género, edad, raza y cultura.

Por tanto, la cohesión social debe auxiliarse de la cohesión territorial porque las personas no deben verse desfavorecidas por el lugar geográfico en el que vivan o trabajen. La cohesión territorial debe evitar los desequilibrios y considerar los aspectos de la ordenación del territorio a la hora de diseñar las distintas políticas sectoriales. Ha de promover el reequilibrio territorial evitando la formación de grandes aglomeraciones. En este campo la Provincia de Málaga está amenazada por la elevada concentración de la actividad económica y de la población en áreas muy determinadas, así como la persistencia de grandes desequilibrios en cuanto a la actividad productiva entre la costa, Aglomeración Urbana de Málaga, conurbación de la Costa del Sol Occidental, extensa urbanización de la Costa del Sol Oriental, y el resto del territorio.

También hemos de considerar la cohesión ambiental que define los rasgos y los objetivos ambientales de una sociedad. En nuestro caso dichos objetivos se alcanzan mediante los programas de acción que recogen las actuaciones concretas de mejora ambiental asumidas en la Agenda 21 Provincial de Málaga. En este aspecto la sociedad malagueña debe emular los principios de la naturaleza y adaptarse a ellos, de forma que se valga de todo aquello que es accesible en su entorno inmediato, y reserve los viajes y desplazamientos a grandes distancias, que conllevan un alto consumo energético y otros muchos impactos ambientales negativos, para atender aquellas necesidades que no pueden ser satisfechas con los recursos más próximos.

En este sentido, si identificamos accesibilidad con proximidad, la solución de una necesidad es tanto más factible cuanto menor y más autónomo pueda ser el desplazamiento que se ha de realizar para alcanzarla. Este enfoque de la accesibilidad es el que corresponde a la visión ecológica del sistema de transporte y de la ordenación del territorio.

El concepto de cercanía o proximidad va más allá de las implicaciones obvias respecto a la localización de las actividades humanas en el territorio (vivienda, fábrica, centro de investigación, centro de estudios, hospital, centro comercial,...), ya que es también aplicable a la organización de la producción y del consumo, a las formas de satisfacción de las necesidades y deseos, a la forma de vida en común general.

En las primeras etapas del camino hacia la sostenibilidad, son imprescindibles, en dosis equilibradas, esfuerzos dirigidos hacia la creación de alternativas de menor daño ambiental en el marco de la movilidad existente, y hacia la mejora o incremento de la accesibilidad sin el concurso del transporte motorizado.

Para aproximarse a esos objetivos la fórmula más directa es la reducción de la demanda de desplazamientos motorizados y la sustitución de desplazamientos realizados en los medios de transporte de mayor impacto, singularmente el automóvil, por desplazamientos en transporte público colectivo. Para ello se debe recurrir a dos estrategias simultáneas e interrelacionadas, la creación de unas condiciones favorables para que se desarrollen los desplazamientos a pie, en bicicleta y en tren, y la reducción de los desplazamientos de grandes distancias que requieren el concurso de medios motorizados.

Sabemos que el transporte consume el 60 por ciento del petróleo extraído en todo el mundo. Los vehículos con motor de combustión interna son responsables del 94 por ciento de las emisiones de los gases con efecto invernadero causante del cambio climático. El motor de explosión, como señalábamos antes, sólo aprovecha del 15 al 40 por ciento de la energía que contiene el carburante.

En muchas realizaciones y proyectos de planificación territorial, urbanismo y transporte subyace la intención de paliar los inconvenientes del tráfico de los automóviles mediante la sustitución de unos medios de transporte motorizados por otros de mayor eficiencia ambiental y social, en particular, potenciando el transporte público colectivo como alternativa al automóvil privado. En algunos casos, incluso se trata de disminuir los desplazamientos motorizados tanto en lo que se refiere al número como a la longitud. Los cambios se orientan a facilitar las conexiones peatonales y ciclistas o la propia reducción de la necesidad de transporte en vehículos a motor. Racionalizar el sistema urbano parece el término más cercano a prácticas como la de incrementar la oferta del transporte público colectivo. Prácticas a las que se podría atribuir intenciones de sostenibilidad únicamente cuando estén vinculadas a la modificación de las tendencias expansivas del sistema de transporte.

Desde ese punto de vista, la mayoría de las prácticas presentadas como "sostenibles" responden más a intenciones de racionalización y mejora de la habitabilidad que a motivaciones de sostenibilidad. Estas últimas exigen un mayor compromiso con la transformación de las tendencias dominantes en la ordenación del territorio, generación de grandes aglomeraciones urbanas y crecimiento de la cantidad de transporte o movilidad.

Frente a la accesibilidad definida en los párrafos anteriores existe una propuesta a favor de incrementar la cantidad de transporte, la movilidad, que defiende la accesibilidad como facilidad de viajar. Si se identifica accesibilidad con la facilidad de desplazamiento, diremos que un lugar es más accesible cuanto más eficiente sea el sistema de transporte que permite llegar a él. Este enfoque, que es el propio de la visión convencional del transporte, conduce al reforzamiento continuo de las infraestructuras, de los vehículos y del propio sistema de transporte, provocando el incremento de la movilidad, desequilibrando el territorio e incrementando el consumo energético.

En un reciente debate en el Parlamento Español se decía desde el Ministerio de Fomento: "Señoría, cuando definimos la movilidad estamos hablando de flujos de personas y de mercancías". Fórmula plenamente coherente porque movilidad es la cualidad de movable. La movilidad en el transporte se utiliza para expresar la facilidad de desplazamiento o como medida de los propios desplazamientos (número de viajes realizados diariamente por una persona, número de kilómetros recorridos, suma del total de kilómetros realizados por los habitantes de un territorio durante un año, toneladas/km, etc).

La defensa de la denominada "movilidad sostenible", tratando de alcanzar un transporte de personas y mercancías a costes sociales y ambientales menores que los actuales, reduciendo la cuota del automóvil como medio de transporte y del petróleo como fuente de energía se argumenta como elemento imprescindible de esas primeras fases de transición hacia la sostenibilidad. Pero cuando la "movilidad sostenible" implica un cambio positivo en el modelo de transporte, que pasa a basarse en el lema de a pie, en bicicleta y en tren, y en una ordenación del territorio capaz de lograr la accesibilidad con la mínima movilidad, estamos hablando de transporte sostenible.

El sistema de transporte multimodal e integral que necesita la Provincia de Málaga se debe asentar sobre el criterio de “a pie, en bicicleta y en tren” para reducir la necesidad de transporte basándose en una adecuada ordenación del territorio, evitar las emisiones de gases con efecto invernadero, disminuir el consumo energético, aumentar la calidad del aire, reducir el ruido, minimizar los accidentes, ocupar menos suelo, y alcanzar todos los objetivos ambientales que son posibles en este terreno. En definitiva debe impulsar el transporte sostenible con los modos a pie, en bicicleta y en tren como columna vertebral del sistema multimodal e integral de transporte.

Con la consideración de sistema multimodal queremos significar que todos los modos y medios de transporte tienen algún cometido en el conjunto del sistema, aunque para ser sostenible debe basarse en la marcha a pie, en los desplazamientos en bicicleta y en el tren normal, como modos y medios fundamentales, dejando al automóvil, moto, camión, autobús, avión, tren de alta velocidad,... el papel de modos y medios complementarios.

Utilizamos la expresión de ferrocarril normal dado que la denominación convencional se dice de una persona, de una actitud, de una idea,... poco original y acomodaticia. Concepto, por tanto, muy alejado del papel primordial que el ferrocarril ha de jugar en el sistema multimodal e integral de transporte.

Con la consideración de integral señalamos que el sistema de transporte ha de coordinar todos los modos y medios de forma que los complementarios sirvan para reforzar la actividad de los fundamentales, que la integración tarifaria y los horarios generen coherencia, disponibilidad, fiabilidad y calidad de transporte, permitiendo a las personas y a las empresas cargadoras, usuarias del sistema, concebir la logística de cualquier viaje o traslado de mercancías, incluso cuando el desplazamiento vaya a estar compuesto por varias etapas y haya de servirse de varios modos y medios de transporte.

El sistema de transporte, además de ser multimodal e integral, ha de tener carácter universal y ser público. El servicio público conlleva el criterio de interés general que lo diferencia de las actividades privadas lucrativas.

Desde el punto de vista de su finalidad, el servicio público es una actividad asumida por las administraciones públicas para garantizar su existencia y prestación en términos de continuidad, universalidad e igualdad.

Ante la crisis actual hemos de asumir que no estamos en una situación equivalente a anteriores crisis económicas ni a escala mundial ni en nuestro entorno social y productivo inmediato, el petróleo seguirá subiendo, al igual que el resto de las materias primas, tanto por una demanda creciente como por su propio agotamiento o por los límites físicos para extraerlo, y, al tiempo, el mundo globalizado ya no permite la conquista de nuevos territorios para la ampliación de mercados.

Quizá estemos, entonces, en un buen momento para mejorar el sistema productivo asumiendo los cambios estructurales que requiere el desarrollo sostenible y socialmente justo, para abordar el cambio del modelo de transporte, de infraestructuras y de generación y consumo energético. Invertir en infraestructuras para el transporte, pero no en más autopistas y autovías que se saturan incrementando los índices de congestión, generando mayores costes de transporte, más ineficiencia y más contaminación, sino invirtiendo en ferrocarril normal, de tráfico mixto, personas y mercancías, y en más transporte público colectivo, tanto en las áreas urbanas y metropolitanas como en el ámbito interurbano. No

seguir el camino de destrucción del territorio para alimentar la especulación inmobiliaria, costosa en términos sociales y ambientales, sino cambiar hacia la mejora del ámbito urbano y metropolitano, hacia el acceso a la vivienda en diversas modalidades asequibles, hacia la rehabilitación y la ecoeficiencia. Apostar por las energías renovables y por la reconversión del sector de la automoción hacia los equipos del transporte ferroviario, tranviario y del resto de los transportes públicos. Promover la innovación, la eficiencia, la mejora de la productividad basada en la calidad, en vez de recurrir a las viejas tecnologías en el campo de la generación eléctrica, como es el caso de las centrales nucleares.

Otro campo de actualización se sitúa en cambiar, desde el criterio de basarlo todo en el turismo y el comercio, hacia los sectores con mayor valor añadido en conocimiento y en servicio como es la sanidad, la comunicación, la información, el transporte colectivo,... tomando el eje medioambiental, los servicios avanzados y la cohesión social como factores de innovación.

Como pretendemos hacer propuestas de ajuste, es necesario tomar en consideración que las transformaciones requieren cambios simultáneos a realizar en muy diversos campos además de una intervención pública fuerte y sostenida.

En este momento y en el caso de la Provincia de Málaga, dada la entrada en recesión económica desde 2007, las asociaciones empresariales han comenzado a solicitar a las administraciones públicas la adopción de medidas para atenuar el golpe y para preparar el terreno de la posible reanudación de un nuevo período de crecimiento económico, según su criterio y lenguaje. Piden más inversión pública en infraestructuras y promoción de suelo y vivienda, rebajas fiscales, flexibilidad laboral, contención salarial, bajada de tipos de interés (es decir, bajada del precio del dinero) y reducción de los servicios públicos. Una receta eminentemente clásica en el sistema económico vigente.

Como pretendemos ajustes en el sistema, también necesitamos tomar en consideración que el poder del capital se basa en diversos mecanismos entre los que destaca el control del empleo asalariado, el control de la forma de trabajo a la que está obligada la mayoría de la población para subsistir. Si el cambio ambiental se desarrolla en el marco actual tomará la forma dominante de ajuste de precios. Y los precios son una forma de racionamiento social. Excluyen a las personas con menores ingresos. Los precios racionan a la gente pobre y permiten a las personas más ricas mantener su modo de vida casi inalterado.

Dadas las circunstancias y dada la habitual tergiversación de la realidad basándose en el uso del Producto Interior Bruto, PIB, como medida de la economía, nuestra propuesta es adoptar como registro de la actividad productiva el Índice de Progreso Efectivo que ha sido concebido para reflejar el aumento de la calidad de vida de una sociedad en términos monetarios. Como ya hemos señalado, el Índice de Progreso Efectivo diferencia entre las transacciones económicas que añaden bienestar y aquellas que lo disminuyen.

Proponemos que en el transporte, movilidad y accesibilidad se asuma la gestión de la demanda, propia de una política de transporte sostenible, basándose en:

- + reducir las necesidades de desplazamiento;
- + estabilizar, y posteriormente disminuir, el volumen de tráfico motorizado actual;
- + aplicar peajes a todas las vías de alta capacidad, con tarifas que hagan asumir a la carretera todos los costes que genera (excluyendo del peaje los desplazamientos al puesto de trabajo mientras se implanta el transporte público colectivo correspondiente);

- + establecer una moratoria en la creación de nuevas infraestructuras para el transporte (autopistas, autovías, aeropuertos, líneas de alta velocidad, etc); y
- + trasvasar de modo significativo transporte del automóvil y el camión hacia el transporte público colectivo eficiente y eficaz, que tenga como columna vertebral el ferrocarril, junto a los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Al mismo tiempo y en el ámbito de la ordenación del territorio se debe:

- + reforzar el desarrollo policéntrico sirviéndose de la creación de redes de barrios dentro de las ciudades y de redes de ciudades medias en el conjunto del territorio;
- + crear nuevas formas de asociación territorial, mancomunidades, entre áreas urbanas, áreas metropolitanas y áreas rurales, como por ejemplo los consorcios de transporte; y
- + fortalecer la accesibilidad basándose en el transporte sostenible.

Entre las políticas que conforman una estrategia de sustitución de desplazamientos en automóvil por desplazamientos en transporte público colectivo destacan:

- + mejorar y coordinar las redes y servicios de transporte colectivo;
- + liberar espacio viario para su uso por los vehículos del transporte público colectivo;
- + racionalizar y restringir el uso del automóvil;
- + potenciar el transporte público colectivo acompañando la acción de una auténtica política de control del uso abusivo del automóvil;
- + mejorar las estaciones y terminales del transporte público colectivo;
- + mejorar la calidad del transporte público colectivo y de sus cualidades sociales y ambientales;
- + reducir el consumo energético, las emisiones contaminantes y el ruido producido por los vehículos del transporte público colectivo; y
- + planificar el territorio con urbanismo medianamente denso y la reorganización del espacio común en función del transporte público colectivo

Entre las políticas para la creación de proximidad señalamos:

- + Acercamiento/descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos hasta el radio de acción de las personas cuando se desplazan a pie o en bicicleta
- + Recuperación de la habitabilidad integral del conjunto o de partes del tejido urbano, con el fin de evitar la especialización en alguno de los usos y la expulsión del resto
- + Rehabilitación/creación de alguna de las funciones urbanas (empleo, comercio, zonas verdes y de esparcimiento) en barrios concretos de la ciudad, con el fin de evitar los grandes desplazamientos
- + Regular los usos del suelo con el fin de evitar la creación de nuevos grandes polígonos monofuncionales que incentivan el uso del automóvil
- + Promocionar e incentivar los desplazamientos andando y en bicicleta
- + Crear redes de itinerarios peatonales y ciclistas
- + Suprimir barreras para peatones y ciclistas

Otro aspecto a considerar es la moderación del tráfico en su doble faceta de reducción del número y reducción de la velocidad de los vehículos. La reducción del número de vehículos en la ciudad se muestra como una condición necesaria para la mejora del transporte a pie y en bicicleta. Sin ella, la mera competencia por el espacio escaso acaba con la ocupación de éste por los modos motorizados en detrimento del que da vida a los no motorizados. Hace falta, por tanto, una discriminación positiva hacia dichos modos alternativos, es decir, la penalización del uso del automóvil tanto desde el campo económico como desde la propia regulación de la circulación y el aparcamiento. Se trata de suprimir los privilegios y posiciones dominantes que permanecen en favor de los desplazamientos en moto o

automóvil, en la administración del espacio como aparcamiento, o en las regulaciones, normas y ordenaciones de la circulación favorables a los vehículos a motor y penalizadoras de los peatones y ciclistas.

Aquí entra también el control de la velocidad de la circulación motorizada. Se reconoce cada vez con más fuerza que la reducción de la velocidad de los automóviles es un parámetro clave para la habitabilidad de las calles y para reducir la gravedad de los impactos ambientales del tráfico. El establecimiento de nuevas jerarquías del viario urbano fundamentadas en velocidades de diseño inferiores a los 50 km/h es una estrategia básica de recuperación de la habitabilidad urbana.

La Unión Internacional del Transporte Público, UITP, tras analizar el coste económico, ambiental y social de la dispersión urbana y la dependencia del automóvil llegó a la conclusión, en 2002, de que en los países desarrollados, el coste para la comunidad de los desplazamientos urbanos representa del 5 al 7 por ciento del PIB en ciudades con densidad de población media ó alta en las que en torno al 50 por ciento de los viajes se hacen a pie, en bicicleta o en transporte público, mientras que se eleva al 15 por ciento del PIB en ciudades de urbanización dispersa que están dominadas por el automóvil.

Y que si la densidad de población se reduce tres veces (de 60 habitantes por hectárea a 20):

- + El porcentaje de viajes cotidianos hechos a pie, en bicicleta o en transporte público se reduce cuatro veces

- + El coste total de los desplazamientos para la comunidad se incrementa un 50%

- + El consumo de energía y la emisión de gases con efecto invernadero atribuibles al transporte de viajeros se multiplica por tres

- + Las muertes causadas por accidentes de tráfico se incrementan un 50%

- + El tiempo de acceso a las actividades urbanas para los usuarios cautivos del transporte público se incrementa del 50 al 100%

También concluyó que partir de una densidad de población de 20 habitantes por hectárea, el transporte público es más económico que el automóvil, considerando el coste por persona/km transportada, y que el transporte público colectivo consume 4 veces menos energía por persona transportada.

La UITP señala que el éxito del transporte público colectivo requiere una combinación de medidas dirigidas al control del uso del automóvil y al desarrollo de servicios de transporte colectivo de calidad. Que la facilidad de acceso a pie al transporte público y su regularidad son condiciones básicas para su impulso. Que las redes de transporte público más atractivas y eficientes cubren núcleos urbanos densos y son en general servidas por sistemas ferroviarios. Que la limitación de plazas de aparcamiento en los centros de las ciudades es también una importante herramienta para impulsar el transporte colectivo.

Conclusiones

El transporte, la movilidad y la accesibilidad en la Provincia de Málaga tienden hacia un empeoramiento de la situación pues las diversas administraciones públicas, estatales, autonómicas y locales, más el comportamiento generalizado entre la ciudadanía, promueven el uso abusivo del automóvil, del camión y del avión. Muestran, en general,

timidez respecto al impulso del transporte público colectivo, al aprovechamiento de las ventajas aportadas por cada modo y medio de transporte, a la reducción de los altos impactos ambientales, económicos y sociales que presenta el sistema de transporte en la configuración y funcionamiento actual.

Para reconducir la situación, frenar, hasta evitar, la insostenibilidad del sistema de transporte existente, y comenzar a dar pasos decisivos hacia la sostenibilidad debe establecerse un proceso que genere, junto al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, otros tres “consorcios” más, uno para la conurbación de la Costa del Sol Occidental, otro para la extensa urbanización de la Costa del Sol oriental o litoral de la Axarquía, y otro para las comarcas del interior de la provincia, incluido el interior de la Axarquía. Todos estos consorcios, o mancomunidades para el transporte, deben mantenerse interrelacionados de forma que generen un sistema de transporte provincial coherente y cohesionado, además de coordinado con el de las provincias vecinas.

Los cuatro consorcios han de asumir la:

- + Planificación de las infraestructuras para el transporte público colectivo y programación de las inversiones destinadas a cumplir los objetivos de la planificación establecida
- + Planificación de los servicios de transporte público colectivo y establecimiento de la explotación coordinada incluyendo a todas las empresas, públicas y privadas, prestadoras de dichos servicios
- + Observación y seguimiento de la evolución de la demanda de transporte para poder tomar medidas impulsoras del uso del transporte público colectivo
- + Elaboración y puesta en marcha de un marco común de tarifas y de la integración tarifaria o sistema de tarifas
- + Titularidad de los ingresos comerciales por el uso de bonos, billetes o títulos de transporte combinado y reparto acordado entre las empresas transportistas, públicas o privadas
- + Responsabilidad del control de los ingresos, gastos e inversiones de las empresas transportistas
- + Información, comunicación y relaciones con las personas usuarias de los servicios de transporte consorciados
- + Responsabilidad de establecer y mantener las relaciones con las otras administraciones públicas competentes

En este terreno es preciso señalar las deficiencias existentes en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga en lo relativo a la información y comunicación, a las personas usuarias de los servicios de transporte público colectivo, tanto en la información disponible en Internet, como en la existente en las principales estaciones e intercambiadores modales o en las paradas y estaciones de cada línea. No es fácil conocer la situación geográfica de las paradas y estaciones, ni los horarios de los diferentes vehículos, ni las posibilidades de trasbordo o correspondencia, ni la confección, antes de efectuar un desplazamiento, de la logística completa de cada viaje.

Actuando simultáneamente al proceso de implantación de las autoridades únicas de transporte o consorcios, es imprescindible abordar la mejora de la calidad del transporte público colectivo dando a conocer a todas las personas vecinas o visitantes de la Provincia de Málaga la red de transporte público existente, explicitando que:

- + Modos y medios de transporte la constituyen
- + Líneas de tranvías, metros y trenes existen, que recorridos efectúan y que horarios presentan (con inclusión de esquemas y mapas significativos)

- + Líneas de autobuses existen, que recorridos efectúan y que horarios presentan (con inclusión de esquemas y mapas significativos)
- + Líneas de transporte marítimo existen, que recorridos efectúan y que horarios presentan (con inclusión de esquemas y mapas significativos)
- + Intercambiadores modales existen, con las líneas que en ellos convergen y horarios
- + Tarifas y demás circunstancias de los diferentes tipos de bonos, billetes y títulos de transporte, combinados y sencillos, de ida o de ida y vuelta, etc.

Además, es preciso incidir inmediatamente en:

- + Liberar espacio público ocupado por el automóvil, en sus desplazamientos o en sus aparcamientos, para el uso de peatones, ciclistas, tranvías, metros, trenes y autobuses
- + Racionalizar y restringir el uso abusivo del automóvil eliminando aparcamientos en el centro de las ciudades, regulando de forma adecuada el aparcamiento permitido, y atemperando el tráfico mediante la reducción de la velocidad de circulación
- + Generar intercambiadores modales de transporte que faciliten los viajes constituidos por varias etapas
- + Atender con tranvías, metros y trenes de cercanías los ejes que reúnan el máximo número de desplazamientos
- + Reorganizar las líneas y redes de autobuses para que funcionen como complemento de las líneas de tranvías, metros y trenes de cercanías
- + Utilizar minibuses y microbuses tanto en las áreas urbanizadas con baja densidad como en los cascos históricos de las ciudades
- + Servirse de los autobuses escolares y de microbuses a la demanda para establecer transporte público colectivo en las zonas rurales
- + Generar plataformas intermodales y logísticas para el transporte de mercancías y regular adecuadamente el reparto de mercancías en el interior de las ciudades

Por otro lado, de forma inmediata y para evitar seguir agravando la situación:

- + Establecer una moratoria en la construcción de autovías, autopistas, aeropuertos y líneas de alta velocidad (es decir, aquellas que se diseñan y construyen para velocidades máximas de 300-350 km/h, ya que las concebidas y construidas para velocidades máximas de 200-220 km/h, que permiten realizar velocidades medias de 165 km/h, corresponden al ferrocarril normal de tecnología avanzada de última generación, como es el caso de la nueva línea en construcción en la Costa del Sol Occidental y correspondiente al eje transversal costero andaluz o las obras del eje transversal interior andaluz que pasa por Bobadilla y Antequera).
- + Aplicar peajes en todas las carreteras de alta capacidad
- + Establecer una moratoria en la edificación de nuevas viviendas
- + Descentralizar la Aglomeración Urbana de Málaga, generando un sistema policéntrico, creando redes de barrios en las ciudades y redes de ciudades medias en el conjunto de la aglomeración
- + Descentralizar las unidades de servicios y equipamientos acercándolas a distancias de desplazamiento a pie o en bicicleta, generando proximidad
- + Recuperar la habitabilidad integral de los cascos históricos de las ciudades
- + Crear redes de itinerarios peatonales y ciclistas.

