

Puede ser interesante apostar por plasmar en una zona concreta de la ciudad de un **modelo piloto de "Ciudad del Conocimiento"**, que demuestre sus ventajas y utilidad al ciudadano frente a los modelos de desarrollo urbano existentes, apostando por espacios e infraestructuras que permitan la relación entre el ocio, la empresa y la residencia. Es decir, que reúnen de forma integrada los servicios públicos y los privados con las viviendas y los centros de producción, todo ello dotado de infraestructuras de calidad (como redes, domótica, etc.). Se trata de crear un hábitat adecuado a las necesidades del ciudadano, en el que pueda combinar su vida cotidiana con el trabajo y en el que Internet se convierta en un elemento imprescindible.

#### UNA CIUDAD RENOVADA, PARA SUS CIUDADANOS Y VISITANTES

##### VISIÓN 2010

##### Una metrópoli abierta y renovada

Un nuevo espacio de convivencia, una ciudad para todos, que fortalece de manera integral todos los ámbitos de la vida diaria, y que mantiene y mejora con el tiempo su planteamiento de modelo de ciudad y de territorio compacto llevando un seguimiento estratégico de las actuaciones que en él se desarrollan.

La ciudad es planificada y ordenada, apostando por ser el centro de una **metrópoli policéntrica**, que integra a los municipios de alrededor en un proyecto común que supera la división municipal y contempla una fachada litoral unificada. Una metrópoli, de geometría variable, bien conectada, que mejora su movilidad y accesibilidad tanto en el eje costero como con el interior y con el resto de las provincias andaluzas.

Málaga aspira a ser una metrópoli **inte-**

**grada socialmente**, acogedora y solidaria, que trabaja desde la inclusión social, la educación y el respeto cívico, apostando por la **sostenibilidad** y la calidad ambiental como bandera de desarrollo, así como por el aprovechamiento y cuidado de su entorno natural para disfrute de sus ciudadanos y visitantes.

Málaga quiere ser una sociedad donde todos trabajan coordinadamente en un proyecto común de ciudad metropolitana, en el que existe un espíritu de **gestión de calidad** en todo lo que se hace. Donde la Administración se moderniza y se considera al servicio de la ciudadanía, garantizando unos equipamientos al alcance de todos que mejoran además la imagen y el atractivo de la metrópoli.

Una urbe con un **entramado urbano agradable y un paisaje cuidado**, donde se distribuyen adecuadamente en los barrios los servicios y equipamientos que articulan la ciudad y facilitan su accesibilidad, la reducción de barreras arquitectónicas y la movilidad en general.

##### Realidad metropolitana, planificada y ordenada

El área metropolitana de Málaga, que alcanza una clara significación a nivel regional y nacional, es una realidad que debe ser aprovechada convenientemente para incrementar el bienestar y grado de desarrollo del conjunto de habitantes de la metrópoli.

Málaga capital durante mucho tiempo ha registrado tasas de crecimiento de su **población** superiores a la media española y ha ejercido de núcleo de atracción de la población del interior de la provincia. En los últimos años este efecto ha remitido en línea con el proceso de metropolización o suburbanización, de modo que los municipios colindantes han absorbido buena parte del crecimiento de la población del área.



La creciente metropolización y el desplazamiento de la población (fundamentalmente joven) a los municipios colindantes no se han correspondido con una adecuada planificación del área y una solidaridad territorial, ocasionando una distribución desordenada en el espacio que debe solucionarse articulando las políticas y actuaciones necesarias para potenciar la coordinación de los municipios del área metropolitana.<sup>29</sup>

Málaga, como **ciudad policéntrica mediterránea** opera con multifuncionalidad en el área metropolitana y de influencia, de manera que cada núcleo tiende a una especialización que complementa la oferta del conjunto: Málaga, opera como centro intermodal de comunicaciones y cabecera económica y cultural del conjunto; Marbella, Nerja, Torremolinos, Benalmádena, Estepona, Fuengirola, Mijas, Vélez Málaga, como núcleos de desarrollo turístico y residencial;

Antequera, como plataforma logística; Rincón de la Victoria y Alhaurín de la Torre, como núcleos de expansión residencial.

Por ello, Málaga debe consolidarse como el centro de una gran metrópoli policéntrica y asumir el liderazgo que le corresponde, potenciando y fortaleciendo los compromisos y acuerdos metropolitanos y llevando a cabo actuaciones concretas que le den solidez y madurez. Se trata de avanzar en este proceso y de ordenarlo en torno a las claves que permitan dar **identidad y servicios de área metropolitana**. El área metropolitana debe ser entendida con una **"geometría variable"** cuyos límites no están definidos y dependen del ámbito y los servicios a los que se haga referencia en cada momento.

Para el desarrollo ordenado del área, se debe avanzar en el diseño de un **modelo de crecimiento y desarrollo conjunto**, sentando las bases para definir los servicios y el papel de cada municipio en dicho marco, desde los principios de la coordinación, la cooperación público-privada y la generosidad territorial. Este sería un paso de gigante para atraer mayores inversiones y proyectos emblemáticos, tanto públicos como privados, así como para aglutinar esfuerzos y políticas para fortalecer el papel de Málaga en el conjunto nacional e internacional.

En línea con esta metropolización, el litoral ha de ejercer un papel clave en la ordenación del territorio. Las intervenciones en el Puerto y en los cauces fluviales permiten un nuevo entendimiento y aprovechamiento del litoral, aparte su efecto urbano global. Esta regeneración del mismo es uno de los aspectos importantes en la estrategia de revitalización de la ciudad y debe ser entendida no sólo como la intervención a través de proyectos concretos, sino como un único producto de alta calidad y respetuoso con el

<sup>29</sup> Será importante impulsar las conversaciones para crear las infraestructuras y servicios comunes, como por ejemplo el concepto integral del Plan Intermodal de Transporte o el Pacto por la Movilidad Urbana.

medio ambiente, que contemple de forma integral todos sus componentes.

Otro hecho que hay que tener en cuenta es la importancia del turismo residencial como nuevo fenómeno en auge y con gran peso e influencia en la zona: mayor demanda de servicios públicos y privados y mayores flujos de tráfico, junto con un fuerte impulso del comercio<sup>30</sup>.

Málaga necesita abordar la **reconversión o renovación en profundidad de algunas zonas de la ciudad** con una visión amplia de futuro. El planteamiento de proyectos estratégicos requiere esa reordenación de determinadas áreas de la ciudad, circunstancia que se ha de abordar con decisión, ya que condicionará el desarrollo futuro de la urbe.

En concreto, habrá que apostar por un nuevo concepto urbano donde convivan la industria moderna y de calidad con otros usos industriales, residenciales y de servicios, estableciendo las **nuevas reservas de suelo industrial** en el área metropolitana y redefiniendo las existentes, para crear zonas especializadas y bien conectadas entre sí.

Por ello, se han de diseñar políticas y programas de apoyo al industrial y al empresario para facilitar el traslado a polígonos de mayor calidad y mejor comunicados, recuperando para la ciudad los suelos industriales que queden dentro del entramado urbano, y consolidando un área industrial moderna a modo de "ciudad del conocimiento" (apoyada en la existencia del PTA y la Universidad). Además, se deberían desarrollar iniciativas a favor de actividades complementarias de sectores industriales dinámicos y con tradición en la ciudad (por ejemplo el textil),

incorporando formas del conocimiento acordes con sus demandas (diseño industrial, por ejemplo). En todo este proceso de reconversión industrial, se necesitará una planificación ordenada y coherente, que podría verse favorecida a través de la creación de algún ente gestor.

### Bien interconectada en su interior y con el exterior

La movilidad y las infraestructuras de transportes son, sin ninguna duda, piezas fundamentales para articular los grandes proyectos de futuro de Málaga y su metrópoli, debiéndose solucionar algunos de los importantes déficit de comunicación que tiene en la actualidad, para aprovechar al máximo sus potencialidades y sinergias.

Para ello, el desarrollo de un sistema de comunicaciones que garantice niveles de accesibilidad equilibrados debe estar cimentado en principios conocidos por todos los agentes. En primer lugar, una apuesta por el transporte público de calidad, como expresión del deseo de mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos y de una **movilidad eficiente y sostenible**, que incorpore soluciones modernas y funcionales acordes a las necesidades y características del municipio.

En segundo lugar, la extensión de la ciudad, su función en el territorio y las nuevas formas de vida de los ciudadanos demandan nuevas formas de articulación interna que, sin menoscabar la importancia del área central actual, generan nuevos focos de centralidad en el ámbito metropolitano. Para ello, entre otras cosas, se hace necesario estudiar la localización e influencia de estos **nuevos**

<sup>30</sup> La patronal de comercio andaluz señala en su estudio sobre el equipamiento comercial, la posición preferente de Andalucía que capitanea las comunidades de España por su volumen de supermercados (un millar, con el 20% de todo el país). De esta estadística, Málaga era la provincia que más tiraba del sector concentrando el 40% de estas superficies de Andalucía, con más de 2.500 m<sup>2</sup>.

**centros de atracción**, tanto en la ciudad como en el área metropolitana, así como las comunicaciones que resultan necesarias y las prioridades en la creación de vías de transporte; llevándose a cabo una prospectiva sobre su funcionamiento y gestión.

De manera más específica, y respecto a la **movilidad interna**, hay que crear en la ciudad nuevas vías urbanas que faciliten los traslados y descongestionen el tráfico de las arterias actuales. Los ejes del río Guadalmedina y el Pasillo Ferroviario se deben convertir en piezas clave para reordenar la movilidad en la ciudad, aparte otras vías previstas en el PGOU que deben completarse. El soterramiento del ferrocarril permitirá eliminar los obstáculos del efecto barrera del mismo en superficie, a la vez que se dispondrá de un nuevo eje viario transversal y se liberarán importantes superficies para el uso y disfrute de los ciudadanos. Estos efectos son similares a los que produciría la recuperación del eje o avenida del Guadalmedina.

Por otro lado, uno de los aspectos en los que se ha de seguir avanzando en los próximos años, y del que se han sentado ya las bases, es la **movilidad en el Centro Histórico** donde, también, se ha de concluir el Plan de Aparcamientos Públicos para dar paso, como en muchas ciudades españolas y europeas, a una mayor peatonalización de calles y la reducción del uso del vehículo privado en las zonas más céntricas y comerciales de la ciudad.

Hay que señalar que, dadas las relaciones de la ciudad de Málaga con su entorno inmediato, con un flujo incesante de personas que combina actividades residenciales, de ocio y trabajo en distintos municipios, se plantea como vital la articulación de los cauces necesarios para hacer realidad el Plan Intermodal de Transportes, el Consorcio del Transporte y el Pacto por la Movilidad. En este sentido, se ha de facilitar y racionalizar

la movilidad interna de la ciudad y el área metropolitana, creando un sistema integrado de transporte de altas prestaciones, calidad y capacidad, tanto en el interior de la ciudad como en el entorno Metropolitano.

De cara al 2010, deberá ser ampliada a una segunda corona la actual propuesta del **transporte metropolitano**, incluyendo municipios de la conurbación que se extiende desde Nerja hasta Algeciras. Es necesario vertebrar de manera integral las comunicaciones en la Costa del Sol, ejerciendo Málaga como centro equilibrador del conjunto costero y con el interior, a través del desarrollo del Valle del Guadalhorce y la mejora y ampliación de las rondas de circunvalación.

En particular, se destaca la debilidad de los **accesos** a Málaga por autovía, ya que sólo dispone de uno completo por las Pedrizas, estando sin concluir la conexión por autovía con Almería y Cádiz. La terminación de la autovía Nerja-Adra resulta urgente para enlazar Málaga con el Arco Mediterráneo Europeo, de manera que se articule debidamente el litoral mediterráneo andaluz. También debe ser valorada la consolidación de la comunicación de Málaga con Sevilla y Córdoba, así como con Granada, que aún está insuficientemente explotada.

De igual forma, es fundamental completar las **grandes infraestructuras de transporte pendientes** (AVE, aeropuerto, red viaria, puerto), así como los planes especiales que afectan tanto a los centros de movilidad como al transporte público en general. El AVE tendrá un impacto decisivo en la conectividad de Málaga, permitiendo enlazarla en 2 horas y 25 minutos con Madrid y en cinco horas con Barcelona, además de con enclaves más próximos como Córdoba a 45 minutos, entre otros. La necesaria ampliación del Aeropuerto de Málaga contribuirá a incrementar su capacidad de atracción e influencia sobre un amplio territorio, si bien debe coordinarse con otras intervenciones en la



zona, como el ferrocarril Málaga-Fuengirola, la nueva ronda de circunvalación y el encauzamiento del Guadalhorce. El Plan Especial del Puerto potenciará su uso como centro de llegada de cruceros de alta capacidad y creará una nueva plataforma de contenedores.

Todos estos proyectos de infraestructuras van a suponer una mejora en los patrones de accesibilidad de Málaga, tanto en lo referido al aumento de la capacidad de la misma, como al aumento en las posibilidades de intermodalidad. Esta será una de las ventajas comparativas de los grandes sistemas de transporte: la conjunción del Puerto con el Aeropuerto internacional, el tren de alta velocidad, y un sistema completo de autovías y rondas, que harán que el área metropolitana de Málaga se consolide como uno de los principales **centros de transporte intermodal de España** y el primero de Andalucía.

Otro aspecto crucial a destacar radica en el propio desarrollo de las infraestructuras, y está relacionado con los **plazos de ejecución y finalización de los proyectos**. Más allá de otro tipo de consideraciones, es claro que los proyectos han de estar operativos en el plazo previsto de manera que queden satisfechas las expectativas generadas y se aumente la confianza respecto a futuras actuaciones.

Por todo lo anterior, es necesario hacer una profunda reflexión acerca, no sólo, de la capacidad de las nuevas infraestructuras con las que la metrópoli malagueña va a contar, sino que, además, debe también evaluarse con rigurosidad una gestión y un uso más eficiente de las mismas. Para ello, el papel de los Sistemas de Transporte Inteligente (ITS), una ordenación del territorio que no

aumente la dispersión y las necesidades de desplazamiento, la coordinación de las distintas autoridades implicadas y un cambio en la mentalidad de los individuos en favor de un reparto modal más orientado hacia el transporte público racional y de calidad, serán los ejes directores que permitan consolidar una metrópoli malagueña bien conectada con el interior y el exterior.

## Integrada socialmente

Las diversas culturas que a lo largo de los siglos se han asentado en la ciudad (fenicia, romana, árabe, judía, cristiana) han influido en el carácter de los malagueños haciéndoles personas tolerantes y abiertas, que aceptan la diversidad<sup>31</sup> y encuentran en ella la base de su desarrollo.

La integración y la cohesión social son elementos esenciales para el desarrollo armónico de la ciudad y son los que aglutinan personas y capacidades en un mismo camino común de desarrollo. Este elemento se sustenta en varios pilares, comenzando por una decidida apuesta por la inclusión de los menos favorecidos. En este sentido, se ha de evitar la creación y consolidación de **barrios o zonas marginales y desarticuladas** a lo largo del área metropolitana. Sería necesario que las políticas y programas de mejora urbanística de zonas como el Centro Histórico de Málaga<sup>32</sup>, fueran acompañadas de políticas eficaces de mejora de la calidad de vida de sus habitantes, así como de integración en las nuevas orientaciones económicas y comerciales de la zona.

Uno de los primeros pasos en la disminución de las situaciones de exclusión, pasa por la existencia de una dotación de infraestructu-

<sup>31</sup> Un ejemplo de este carácter es la próxima construcción del Centro Cultural Islámico o la sinagoga en la judería.

<sup>32</sup> El programa URBAN supuso un primer paso en esta forma de actuar, siendo reconocida la labor a escala internacional con varios premios, pero aún son muchas las necesidades que hay que cubrir y los colectivos que hay que atender.

ras de acogida y de integración total en las actividades de la ciudad, que sea suficiente y de calidad, especialmente a través del fortalecimiento de la acción social, para incluir plenamente barrios y colectivos marginales y poner al alcance de todos los **servicios sanitarios y sociales** imprescindibles. Se han llevado a cabo diferentes actuaciones que caminan en la línea de lograr una ciudad integrada socialmente, pero que necesitan continuidad y un mayor impulso<sup>33</sup>.

La consecución de una ciudad socialmente integrada pasa obligatoriamente por potenciar la **educación cívica** y la sensibilización desde los colegios sobre el respeto y cuidado de la ciudad a todos los niveles educativos. De este modo, no sólo se podrá completar el nivel educativo de toda la población o evitar el analfabetismo funcional, sino sobre todo, proyectar hacia el interior y el exterior una realidad veraz de lucha contra situaciones de exclusión, y de educación en valores como el respeto y la solidaridad. En este sentido, en los últimos años se ha dado un impulso a la formación y la educación cívica de la sociedad, no sólo avanzando en la alfabetización y educación de adultos, sino incrementando el número de actividades organizadas por la iniciativa pública y otras entidades, como la obra sociocultural de las Cajas. Entre los elementos que es necesario impulsar está el sentimiento de pertenencia y respeto al espacio ciudadano, sintiéndolo como algo propio y compartido.

Esta necesaria educación cívica no debe ser una actuación aislada. Por eso, la consecución de un nuevo espacio de convivencia donde los ciudadanos ganen la ciudad para sí y exista una continua educación socio-cultural, exige también estimular la **participa-**

**ción cívica** como elemento de cohesión y cooperación ciudadana que favorece la integración de las distintas sensibilidades, la prevención de nuevas formas de exclusión, la promoción del voluntariado, o el trabajo para la comunidad, así como la colaboración con colectivos y foros. Estos son objetivos que, en sí mismos, justifican líneas de acción específicas y requieren un compromiso unánime de todas las entidades competentes.

Es interesante, pues, seguir los ejemplos del **asociacionismo y voluntariado social**, como los existentes en el ámbito de las cofradías, las peñas, la protección civil o la mujer. Ello ha hecho que se incrementen las actuaciones del voluntariado en la ciudad (la Oficina del Voluntariado cuenta en el 2002 con más de 2000 voluntarios, habiéndose realizado en el año anterior más de 19.000 horas de servicios), y se favorezca la participación ciudadana en los campos del bienestar social, implicando cada vez más a los jóvenes a todos los niveles.

Por otra parte, el nivel de **empleo** es otro de los pilares de una cohesión social sostenible, de modo que el aparato productivo malagueño pueda absorber los diferentes colectivos de población en edad de trabajar. Este aspecto camina también en consonancia con la tendencia de las principales zonas urbanas del mundo desarrollado, pues en la mayoría de ciudades, especialmente si se es receptora de inmigrantes, se corre el riesgo de que se produzca un fenómeno de concentración espacial de la pobreza en ciertos barrios y zonas. Se trata, pues, de lograr una solución estructural al problema que, entre otras cosas, también tenga en cuenta las características del empleo, ya que la inesta-

<sup>33</sup> Los Planes Municipales de Servicios Sociales y la creciente red de Centros de Salud. La puesta en marcha de centros destinados a integrar a colectivos marginados (Centros de atención a menores, el Centro Provincial de Drogodependencias, Centros de Día, Centros sociales, Centro de Atención Municipal a Infancia y Familia, ...). La atención a discapacitados (Centro de Valoración y Orientación de personas con discapacidad o la eliminación progresiva de barreras arquitectónicas) y los programas de atención a mayores.

bilidad y los bajos salarios también pueden dar origen a realidades de desequilibrio social.

Los niveles de empleo en Málaga han mejorado en los últimos años, favorecidos en algunos casos por fondos de la Unión Europea, y se han apoyado iniciativas de autoempleo<sup>34</sup>, descendiendo en Málaga el número de parados registrados (30.400 personas en el 2º trimestre de 2002), mientras que en Andalucía y España ha seguido aumentando. La cifra de paro ha mejorado significativamente entre los menores de 44 años, especialmente los más jóvenes, y las personas con más formación académica.

Málaga tiene un gran potencial, pero debe tenerse presente que las acciones que se realicen en cualquier ámbito, no alcanzarán su máxima eficacia si no se refuerzan adecuadamente los **sistemas de información** para que todos los ciudadanos conozcan el amplio abanico de posibilidades que se brindan y están a disposición de todos. En este sentido, son importantes iniciativas llevadas a cabo, como la ventanilla única de información sobre los recursos sociales existentes y cómo acceder a ellos, así como la Guía Municipal de Recursos Sociales.

Por último, se ha de destacar y analizar la importancia del **turismo residencial** como fenómeno en auge y con peso creciente en la zona, actuándose en el terreno urbanístico para evitar la formación de núcleos excluyentes y que persigan su vida segregada del resto de la ciudad. Málaga tendrá en los próximos años una previsible afluencia masiva de turistas, lo que supondrá un mayor esfuerzo por crear los cauces adecuados para resolver su relación con los ciudadanos en orden a obtener el mayor enriquecimiento cultural recíproco.

### Calidad Medioambiental

Málaga, en el año 1994 potenció su compromiso con el medio ambiente tanto a través de los estudios del Plan Estratégico como a través de la aplicación de fondos europeos a estos fines, siendo receptora de numerosos premios nacionales e internacionales. Entre ellos destaca la rehabilitación del Centro Histórico y la recuperación e incremento de las zonas verdes.

Se establecieron los principios rectores de una actuación sostenible e integral en la ciudad y su entorno, abarcando aspectos económicos, sociales y ambientales. Todos ellos pretendían que Málaga y su población incrementaran el respeto y cuidado del territorio sobre el que se asentaban y de la flora y fauna que lo componían, así como que sus relaciones con el medio tuvieran en cuenta el medio y largo plazo y los ciclos de la naturaleza para asumir sus impactos. En este sentido, se debe destacar la labor de la Diputación Provincial por actualizar dicho modelo y extenderlo al conjunto de la provincia.

Málaga tiene que ser consciente de su **compromiso con el medio ambiente** como primer pilar para consolidar su condición de centralidad turística y para aspirar a convertirse en un enclave mediterráneo de referencia y con una imagen de calidad. La preocupación medioambiental creciente de los malagueños y sus instituciones ha sido el motivo para la puesta en marcha de multitud de actuaciones que han permitido reorientar el avance de la ciudad hacia una senda de mayor equilibrio.

El tratamiento y la depuración de aguas, la recogida selectiva de residuos, la recuperación de zonas del litoral, la provisión de nue-

<sup>34</sup> Destaca la labor de centros y organismos como Promálaga, el Centro Andaluz de Emprendedores, el Instituto de Fomento de Andalucía, el Instituto Municipal de Formación y Empleo, etc.

vas superficies verdes, la adecuación a normativas medioambientales nacionales y europeas, el seguimiento de indicadores medioambientales, etc; son, entre otras, algunas de las actuaciones que se han venido ejecutando en los últimos años y que han generado avances evidentes.

La incorporación de los individuos como agentes activos de un planteamiento medioambiental integrado y capaz de ofrecer alternativas a los retos de la ciudad y su área de influencia, debe constituirse en una herramienta decisiva en este objetivo. Una **concienciación** en el respeto por el entorno que debe tener, por su parte, cumplida respuesta de las instituciones públicas, apoyando y promoviendo. El éxito de iniciativas relacionadas con el reciclaje, con los niveles de ruido, con un reparto modal del transporte más eficiente desde el punto de vista medioambiental, etc; depende en gran medida de un compromiso individual respecto a ellas de cada malagueño, que debe ser, por tanto, apoyado y animado con esmero por las administraciones y demás colectivos. Para ello, y como paso previo, es necesario **educar y motivar al malagueño** en el respeto del entorno y hacerlo cómplice de su conservación, al tiempo que se incrementa la disciplina institucional en la defensa del espacio natural.

Una ciudad para sus ciudadanos pasa de igual forma por una regeneración ambiental en sentido amplio donde la consecución de una Málaga más limpia es uno de los objetivos principales, que se orienta tanto a la regeneración integral del frente marítimo y costero, como al propio saneamiento integral de la metrópoli. En los núcleos urbanos de la metrópoli, los esfuerzos de limpieza van unidos a los relacionados con la conciencia de **reutilización y reciclaje**. El ciudadano ha de comprender la importancia de la reducción del consumo y de la producción de

residuos, y sobre todo, la necesidad de la reutilización.

Una actuación urgente para mejorar la calidad ambiental de Málaga es la finalización de los planes de **infraestructuras hidráulicas de abastecimiento y saneamiento**, que garantizarán además las condiciones necesarias de salubridad y viabilidad de los desarrollos de la metrópoli.

Se han de proteger las playas de Málaga potenciando, en su caso, su alto valor ornitológico y arquitectónico, redactándose un **plan de prevención de la contaminación litoral y de calidad de las aguas** (se debería, en este sentido, incluir Málaga como zona sensible en las directivas europeas).

Se deben mantener y potenciar las acciones destinadas a prevención y extinción de incendios forestales, limpieza y reforestación de cauces fluviales, como medidas para evitar la desertización y la inundaciones. Esta es una pieza clave de la futura salud ambiental de la metrópoli, dado que las zonas protegidas y las áreas forestales son una parte importante de su territorio actual y debiera seguir siéndolo.

Convirtiendo en sus mejores aliados a la prevención y a la educación en el respeto ambiental, y desde una ocupación racional del territorio, Málaga debe ser capaz de adelantar aquellos fenómenos que puedan afectar su compromiso con el entorno natural. Así, la década que viene va a influir y afectar especialmente al litoral, como consecuencia de la **presión demográfica y urbanística**, por lo que se ha de transmitir esta sensibilidad a todas las personas, agentes y sectores de la ciudad. Resulta vital, en este sentido, hacer un seguimiento especial de aquellas actuaciones cuya ejecución pueda suponer un fuerte impacto ambiental, como el sector de la construcción, actualizando las regulaciones ambientales de sus actuaciones.



No se puede concluir esta referencia a la situación medioambiental de Málaga y su evolución futura, sin mencionar el incremento de los efectos externos generados por el aumento en las necesidades de **movilidad**, como consecuencia de un modelo de ocupación del territorio que en los últimos años se ha hecho menos compacto y ha supuesto, entre otras cosas, un aumento en el uso del transporte privado.

Málaga, junto al resto de municipios de su entorno, debe afrontar un análisis sosegado respecto al **modelo de ocupación del territorio** por el que se apuesta, que determine los patrones de movilidad eficiente, racional y sostenible, debido a las posibles consecuencias a largo plazo desde el punto de vista económico, social y medioambiental. El modelo hacia el que se ha de tender es el de ciudad compacta y diversa, frente a la ciudad más dispersa en el territorio. Este segundo modelo podría parecer a corto plazo que eleva la calidad de vida de los residentes, pero supone a la larga mayores gastos de energía y transporte, así como tasas de contaminación más elevadas.

### Entramado urbano de calidad

Málaga, es una metrópoli con múltiples centros que ha de buscar las sinergias y beneficios de los grandes proyectos que se desarrollan a lo largo de su territorio para **articular barrios y áreas de centralidad**, como la franja costera y el Puerto, el Centro Histórico, el Parque Tecnológico de Andalucía y la Universidad, el Aeropuerto, el Palacio de Ferias y Exposiciones, la Ciudad de la Justicia, etc. De esta forma, favorece la movilidad interna de los barrios incrementando la calidad de vida de los mismos. Pero, además, el desarrollo urbanístico de Málaga ha de ir unido al de la Costa, convirtiendo la ciudad en una metrópoli de referencia internacional a través de la búsqueda de la complementariedad con equipamientos culturales de gran calado a lo

largo de todo el área. Sin duda, habrá que estudiar la localización e influencia de los estos nuevos centros de atracción, tanto en la ciudad como en el área metropolitana, así como las comunicaciones que resultan necesarias, desarrollando una prospectiva sobre su funcionamiento.

El urbanismo debe contribuir al desarrollo de los valores que se pretenden impulsar en la ciudadanía, lo que implica no sólo la adecuación a unos parámetros establecidos sobre la calidad en las actuaciones, sino también a la participación de todos en la mejora de la calidad de vida. El ciudadano es uno de los principales responsables de la consecución de la calidad en la ciudad. La **educación cívica y la sensibilización** en los centros educativos desde los primeros años sobre el cuidado de la ciudad y el respeto al patrimonio común resulta de fundamental interés.

El **Centro Histórico de Málaga** es un buen ejemplo sobre el que se debe tomar nota. Como respuesta a su importancia y riqueza monumental como memoria viva de la ciudad, se han venido desarrollando una multitud de actuaciones para potenciar y revitalizar este espacio tan singular desde un óptica de sostenibilidad. Para ello, se está incidiendo en la rehabilitación monumental y arquitectónica, en la mejora de las condiciones de vida de los colectivos afincados en el mismo y en la provisión de dotaciones culturales y de ocio con la utilización de edificios históricos como centros culturales y sociales. Como resultado de todo esto, se puede concluir que se ha avanzado considerablemente en la rehabilitación del Centro Histórico con inversiones, tanto públicas como privadas, en la mejora de inmuebles por un importe aproximado de 258 millones de euros, que están renovando y adecuando la imagen principal o "fachada" más importante de la ciudad. Se está recuperando la vida y la imagen del Centro como zona residencial y comercial de calidad, para que sirva como punto de refe-

rencia para todos los malagueños y las personas que visitan la ciudad<sup>35</sup>.

Málaga ha avanzado considerablemente, y debe seguir haciéndolo, en la construcción de **instalaciones y equipamientos de primer nivel** de las que se beneficiará la ciudadanía y de las que Málaga tiene un retraso histórico. Así, el nuevo Palacio Municipal de los Deportes “José María Martín Carpena”, el Palacio de Ferias y Exposiciones, el Centro de Arte Contemporáneo, y proyectos por desarrollar, como la Ciudad de la Justicia, o el Centro de Alto Rendimiento Deportivo, son un claro ejemplo de ello. Una nueva dotación de infraestructuras, que se deberá complementar con servicios y equipamientos de calidad (jardines, servicios sociales, instalaciones deportivas, culturales...).

Es el caso del **Museo Pablo Picasso** que, además, y al igual que ha sucedido con la inauguración de otras grandes pinacotecas, debe suponer un gran impulso al proceso de revitalización tanto cultural como económico de la ciudad de Málaga y consolidar la imagen de excelencia y el protagonismo del Centro Histórico en el conjunto de la metrópoli.

Otro punto de referencia a tener en cuenta en su diseño urbanístico, lo constituye la **Ciudad Universitaria** que, como respuesta a la expansión de la Universidad de Málaga, tiene como objetivo final reunir en el Campus de Teatinos todos los centros y servicios universitarios que irán configurando la futura ciudad universitaria y que ocupará en conjunto una superficie cercana a los dos millones de metros cuadrados. El reto ahora es ser capaz de integrar la ciudad universitaria y para ello se deberá poner en marcha cuantas actuaciones sean necesarias para evitar, tal y como se ha podido observar en

otras ciudades, la consolidación de una bolsa de población universitaria ajena al día a día de la ciudad.

Otro elemento de singular y notable importancia en el mapa de la ciudad, lo constituye el **Parque Tecnológico de Andalucía (PTA)** y su ampliación. Este, junto a la Universidad de Málaga y el Aeropuerto, constituye el denominado “triángulo productivo” de la ciudad. Un Parque Tecnológico de Andalucía que tiene como uno de sus mayores retos garantizar su expansión para dar cabida a las necesidades de instalación de nuevas empresas y actividades.

El papel de liderazgo económico de Málaga en el sur peninsular que le ha merecido la ubicación de este Parque, se vería reforzado con la creación de un **Centro de Negocios** debidamente articulado con otros elementos de alcance estratégico y territorial: Palacio de Ferias y Exposiciones, Centros de Transportes de pasajeros y mercancías, etc.

Finalmente, hay que destacar la transición del concepto de movilidad hacia el de **accesibilidad**. El incremento de las relaciones entre los municipios colindantes como consecuencia de los nuevos modos de vida y la extensión de la ciudad, han convertido los desplazamientos en traslados internos de la aglomeración. La ciudad necesita la creación de nuevas vías urbanas que faciliten dichos traslados y descongestionen el tráfico de las arterias actuales, así como soluciones de transporte público equilibradas, racionales y de calidad.

### Metrópoli gestionada con calidad

Para competir con éxito en la sociedad avanzada del siglo XXI, y responder adecuada-

<sup>35</sup> La labor que se está realizando en el Centro Histórico fue reconocida a nivel mundial por las Naciones Unidas al otorgarle el Premio Habitat de Asentamientos Humanos del año 1998, así como con varios premios a escala nacional tanto en materias de rehabilitación como de limpieza y mejora del medio ambiente urbano.

mente a los compromisos que se deducen del Plan Estratégico de Málaga, la metrópoli debe romper con sus inercias y malas prácticas del pasado y enfocar un futuro en el que el bien hacer y el buen servicio sean una de sus señas de identidad.

Si las empresas deben mejorar la calidad de sus productos y servicios para incrementar su competitividad, también es cierto que ésta viene condicionada por el contexto y el entorno en el que se encuentran. Las actuaciones del sector público inciden directamente en el conjunto de la sociedad. El **sector público**, además de asegurar la prestación de un conjunto de servicios públicos, debe incidir en la calidad de su gestión interna. Las diferentes administraciones públicas, y muy especialmente el Ayuntamiento, deben seguir el camino iniciado para satisfacer mejor a los ciudadanos, profundizando en el desarrollo de mejoras internas y la implantación de sistemas de aseguramiento y control de la calidad que garanticen una dinámica de mejora continua en los servicios prestados<sup>36</sup>. Esta apuesta de la ciudadanía y de las Administraciones por la calidad se debe traducir en la creación de un **código de buenas prácticas o plan de calidad urbana** relativo a todas las actuaciones en ámbitos públicos urbanos que han de ser tenido en cuenta por todos los agentes.

Málaga no debe conformarse con cumplir mínimos en el servicio a los visitantes y a los propios ciudadanos, sino que debe apostar por diferenciarse en positivo entre las ciudades con las que ha de competir en el entorno europeo. Para ello necesita imprimir un decidido impulso de calidad en todas las fases de los **proyectos y servicios urbanos**: tramitación, parti-

cipación, proyecto, ejecución, explotación y mantenimiento; amén de buscar las mejores vías para llevar a cabo una gestión responsable con participación público-privada que responda a las demandas planteadas en cada momento.

La calidad es el único modo de conseguir que los proyectos se finalicen en plazo y se desarrollen con la energía suficiente para aprovechar las sinergias y no desmotivar a los agentes y ciudadanos. En este sentido, se debe considerar la conveniencia de crear un **ente gestor flexible y ágil** de financiación (con capital mixto) para la puesta en marcha de los grandes proyectos de transformación urbana pendientes en la ciudad. La participación en la gestión y la financiación debe estar orientada a la colaboración entre administraciones en beneficio de los ciudadanos y en coordinación con la iniciativa privada. Siguiendo esta lógica, Málaga debería tomar habitualmente la iniciativa de los proyectos de carácter estratégico que le afectan, sin dejarla en manos privadas o de otras administraciones, que pueden y deben colaborar en la financiación, pero nunca sustituir la manifestación de la voluntad de la ciudadanía.

La búsqueda de una gestión de calidad debe estar también acompañada del aprovechamiento de **herramientas modernas** fomentando, tanto dentro de la Administración como desde ésta hacia la sociedad, las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC). En este sentido, es necesario que la Administración Pública sea pionera y mantenga un liderazgo claro en el uso de este tipo de herramientas ya que es ella el primer escaparate para el ciudadano y buena parte de la actividad cotidiana de la

<sup>36</sup> El Ayuntamiento de Málaga puso en marcha en diciembre del 2001 un Proyecto de Intervención de Calidad, que está realizando un diagnóstico de la calidad que ofrece el Ayuntamiento y abriendo los llamados Servicios de Atención Integral al Ciudadano. Por otro lado, la Empresa Malagueña de Transportes ha obtenido la ISO 14000 y la ISO 9002 y el Laboratorio Municipal de Servicios Medio Ambientales cuenta también con la ISO 9002.

ciudadanía viene marcada por su relación con ella.

El uso de las **nuevas tecnologías** para una mejor provisión de servicios y la extensión de los mismos a todas las zonas de la ciudad es un reto importante que debe ser afrontado sin dilación, ya que sin duda revertirá en una mejor calidad de vida y en una más rápida incorporación de los ciudadanos a la Sociedad de la Información<sup>37</sup>.

En el proceso de construcción de una ciudad metropolitana gestionada con calidad, es preciso crear un **observatorio permanente de reflexión estratégica** de la metrópoli, flexible y en constante revisión, que oriente las acciones de todos los agentes y de los ciudadanos en general hacia un objetivo conjunto de futuro. Bajo estas premisas, el II PEM debe ser la semilla de dicho observatorio para potenciar, debatir e impulsar los proyectos clave de la ciudad, buscando al mismo tiempo la coordinación con y entre otros planes, estrategias y proyectos, incluidos los de los municipios limítrofes y el conjunto de la provincia, especialmente con el Plan de Desarrollo Estratégico Provincial, Madeca 10.

El observatorio permanente será un instrumento indispensable de reflexión continua sobre el desarrollo estratégico de la ciudad. Pero además, servirá para **favorecer la cooperación público-privada**, semilla de liderazgo y fuente de creación de nuevos cauces de financiación y realización de proyectos, de dinamización de la totalidad de recursos disponibles, y de fomento de la participación y el "orgullo" de ser ciudadano de Málaga.

---

<sup>37</sup> El uso de terminales públicos instalados en las juntas de distrito, bibliotecas o centros públicos, puede ser un modo simple y muy efectivo de iniciar este proceso.



