

Acta del Panel Estratégico: MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Celebrada el 4 de Febrero de 2011 a las 10.00 horas en la sala Estepona del Centro Cívico de la Diputación de Málaga.

ASISTENTES:

- D. Vicente Seguí Pérez**, Gerente de la Asociación MADECA.
- D. Carlos Miró**, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos del Estudio Pereda4.
- D. Enrique Martín**, Arquitecto del Estudio Pereda4.
- D. Jose María Pascual Esteve**, Experto en Planificación Estratégica Territorial.
- D. Antonio Gómez Guillamón**, de AERTEC.
- D. Rafael Durban Carmona**, Director Gerente del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga
- D. Alfonso Sánchez Lillo**, Jefe del servicio de carreteras de la Junta de Andalucía de la delegación provincial de Málaga.
- D. Francisco González Fajardo**, Director del Plan Estratégico Provincial.
- D. Carlos Hernández Pezzi**, Arquitecto del Área del Planeamiento de la Diputación de Málaga.
- D. Francisco Javier González Mateos**, Jefe del Servicio de Planificación Estratégica de la Diputación de Málaga.
- D. Manuel Piniella**, Jefe de servicio de Vías y Obras de la Diputación de Málaga.
- D. Francisco Pérez Bernal**, Economista de la Asociación MADECA.
- D. ^a Belén Saray Ladrón de Guevara**, Área de proyectos de la Asociación MADECA.

ORDEN DEL DÍA

Inauguración de la mesa

D. Vicente Seguí, gerente de la asociación MADECA, inicia la reunión dando la bienvenida a los asistentes al Panel Sectorial Estratégico.

D. Francisco González fajardo, director del Plan Estratégico de la provincia de Málaga, comenta esquemáticamente las partes en las que se divide el Plan Estratégico de la provincia, poniendo a los asistentes en situación.

D. Carlos Miró, agradece la asistencia a los presentes y les invita a que aporten sus reflexiones en torno al documento para poder enriquecerlo. A continuación realiza un pequeño resumen de las propuestas más destacadas que se recogen en el dictamen así como unas primeras reflexiones sobre las mismas:

| PROGRAMAS DE ACTUACIÓN | OBJETIVOS | ESTADO ACTUAL |
|---|---|---|
| Mejora Accesibilidad con el Exterior | | |
| Ejecución Plan Director del Aeropuerto | | Próximo a su finalización |
| Culminación de la autovía (Málaga-Córdoba) | | Finalizada y en servicio |
| Terminación de la A-7 en el territorio Andaluz (Nerja-Adra) | La consolidación de la economía malagueña y su vinculación a la actividad turística demanda | Finalizados los tramos de la provincia de Málaga. En ejecución tramos granadinos. |
| Nuevo acceso desde Las Pedrizas y segunda Ronda de circunvalación a la ciudad de Málaga | constantemente mejoras en sus conexiones con áreas limítrofes o lejanas. En este sentido, los proyectos existentes, por su envergadura y carácter estratégico, la Asociación MADECA propuso como objetivo su colaboración para impulsarlos. | En ejecución. Segunda ronda próxima a su finalización. |
| Culminación del Tren de Alta Velocidad Málaga-Córdoba | | Finalizado y en servicio |
| Mejora de la red regional de Alta velocidad: Ramal Bobadilla-Granada | | En ejecución |
| Mejora de la red TDR en frecuencia y velocidad comercial | | Mejoras parciales. En ejecución eje transversal Santa Ana - Marchena |

| PROGRAMAS DE ACTUACIÓN | OBJETIVOS | ESTADO ACTUAL | |
|--|--|---|--|
| Impulso a la Movilidad Interna | | | |
| <p>Conclusión autovía Eje del Guadalhorce hasta su conexión con la A-92</p> <p>Conclusión de la Carretera del Arco entre Casabermeja y Coín</p> <p>Actuaciones en la red comarcal de la Axarquía y Sierra de las Nieves</p> <p>Finalización de la ejecución del Plan de Carreteras del Guadalhorce</p> <p>Impulso del Plan Intermodal de Transportes</p> <p>Mejorar los accesos en la Ronda Oeste (Ciudad Jardín-Herrera Oria)</p> | <p>Mejora de las deficientes comunicaciones existentes entre comarcas para evitar las diferencias de su desarrollo con el litoral.</p> | <p>En ejecución hasta Zalea</p> <p>Fuera de proyecto</p> <p>Mejoras parciales</p> <p>Finalizadas casi en su totalidad</p> <p>Implantado Consorcio y en expansión a municipios limítrofes. En ejecución obras del metro.</p> <p>Finalizado y en servicio</p> | |
| <p>Conexión Norte al Aeropuerto y enlace con la autovía de Campanillas/PTA</p> | | <p>En proyecto</p> | |
| <p>Tren Costero Costa del Sol (Occidental y Oriental)</p> <p>Ampliación del tren de Cercanías (C2) a Antequera desde Álora</p> | | <p>En proyecto</p> <p>Fuera de proyecto</p> | |
| PROGRAMAS DE ACTUACIÓN | | OBJETIVOS | ESTADO ACTUAL |
| Fomento del Transporte Público | | | |
| <p>Estudio de movilidad de la población y adecuación del transporte público</p> <p>Generalización de las plataformas reservadas para el transporte colectivo</p> | | <p>Mejora de la red de transporte público y fomento de los mismos como consecuencia de la pérdida progresiva de viajeros.</p> | <p>Estudios parciales</p> <p>En proyecto</p> |

Ronda de intervenciones de los/las expertos/as asistentes a la mesa

D. Francisco González Fajardo, Director del Plan Estratégico Provincial.

Expone el funcionamiento de las pasadas mesas territoriales y la metodología seguida para la revisión del plan Estratégico, así como una síntesis de lo nos han demandado en las mesas territoriales celebradas el pasado año en materia de movilidad y accesibilidad:

1. Axarquía:
 - Desdoblamiento de la carretera del arco
 - Conexión con Las Pedrizas
 - Creación de un consorcio comarcal de transportes
 - Carretera de Alfarnate
 - Corredor ferroviario

2. Antequera:
 - Puerto seco y aeropuerto
 - Reforzamiento de la carretera y del ferrocarril a Algeciras.
 - Culminar la línea de AVE Sevilla – Granada
 - Anillo experimental del AVE

3. Guadalhorce:
 - Líneas de autobuses circulares que conecte los pueblos
 - Continuar con la autovía Málaga-Osuna
 - Arreglar la carretera de Álora-Antequera
 - Culminar la carretera del Arco

4. Guadalteba:
 - Mejora de la red viaria

5. Nororma:
 - Mejora del transporte público
 - Conexiones con Antequera

6. Sierra de las Nieves:
 - Problemas de comunicaciones internas
 - Conexión Yunquera-Campillos
 - A366 con Ronda
 - Conexión con Málaga

7. Serranía de Ronda:
 - Transporte colectivo
 - Mejorar la conexión por el Guadiaro
 - Tren Ronda-Algeciras
 - Embellecer las carreteras
 - Autopista Ronda-Costa del Sol
 - Mejora de las comunicaciones internas

Intervención de D. Manuel Piniella, Jefe de servicio de Vías y Obras de la Diputación de Málaga.

En la Diputación de Málaga la vía de la concertación para la mejora o la construcción de nuevas carreteras no es posible debido a la crisis. Además el coste es muy elevado. A parte, el Ministerio de Economía no permite que las diputaciones concedan y tengan un canon con las fluctuaciones económicas existentes. Se buscan nuevas fórmulas, por lo que se estudia un plan de modernización de carreteras sin concesionario pero actuando de forma integral. Por otro lado, respecto al CTMAM, está funcionando tan bien que municipios colindantes se quieren adherir al mismo (como por ejemplo Álora). En cuanto al tema de las carreteras, existen 3 titulares de carreteras dentro del territorio autonómico andaluz: el Estado, La Junta de Andalucía y las distintas Diputaciones Provinciales, quedándose todo lo demás fuera de la red viaria. Es cierto que después las personas usan la red que mas le conviene, como caminos pavimentados, y no carreteras, lo que conlleva una serie de peligros. Es necesario regular lo que sucede en las carreteras que tienen una calificación inferior a las de carácter provincial, ya que los ayuntamientos no son capaces de mantener todos esos caminos y quieren pasarlos a la Diputación, y ésta debería ver cuales incorpora a su malla de carreteras. Sería necesaria la creación de una RED LOCAL, así como mejorar la sostenibilidad de los caminos rurales, usando, por ejemplo, elementos que se compaginen con el paisaje, no utilizando tanto hormigón. También, y con carácter urgente, habría que buscar una solución al problema de los municipios que se encuentran “cerrados” en la malla de carreteras, ya que muchos se buscan sus propios caminos, con el riesgo para la seguridad que ello conlleva.

Intervención de D. Rafael Durban Carmona, Director Gerente del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área Metropolitana de Málaga.

Es importante contar con una planificación urbanística acorde con las necesidades de los transportes y la importancia del ferrocarril. La ampliación del Consorcio no se extiende sólo a Álora, si no que el plan es crecer hasta que salgan los nuevos planes y estos municipios se puedan incorporar como miembros de pleno derecho. Todo esto tiene un coste económico para los ayuntamientos, pero la vocación del consorcio es crecer a nivel provincial. Hay que tener presente que los consorcios no son fines en sí mismos, sino herramientas, por lo que hay que estudiar los problemas de fondo y ver las mejores soluciones posibles a los problemas de movilidad de las distintas comarcas, ya que a lo mejor es un tema de concesiones, o de reducción de los tiempos, etc. Sin perder de vista que crear un consorcio para cada una de las comarcas puede no ser eficiente ya que se trataría de crear una administración nueva.

Aún no se está preparado en la provincia para la instalación y utilización de intercambiadores, pero sí para tener carriles-bici, y existen estudios que apoyan esta teoría. Respecto al tema de las concesiones 2012-2013, al parecer el gran problema es la falta de dinero, pero habría que compaginar el

fin de las concesiones con las nuevas, y reducir el tiempo de las mismas, de forma que sean rentables y finalizables.

Intervención de D. Antonio Gómez-Gillamón, Director de AERTEC

El aeropuerto es el núcleo del transporte de turistas en Málaga, que parten desde el mismo y a partir de ahí van conectando con los diferentes medios de transporte disponibles para desplazarse hacia su lugar de destino. Existen varios problemas con respecto a esta distribución de pasajeros, uno de ellos es el enlace del aeropuerto norte-sur, es decir, el traslado de personas hacia el Parque Tecnológico de Andalucía. Esto crea una situación cuanto menos paradójica, ya que, aunque se puede ver el aeropuerto desde el PTA hay que dar un enorme rodeo para llegar de un sitio a otro. Este problema está en vías de solución con la MA-401 y con la finalización de la hiperronda, hará que el corredor Parque Tecnológico/Zona del Guadalhorce – Aeropuerto sea mucho más rápido. Pero hay que tener en cuenta que esto sólo se aplica a una minoría de pasajeros que son de negocios, pero hay que tener en cuenta que el 90% de los pasajeros lo que buscan es un destino turístico, fundamentalmente van a la Costa del Sol. Y ahí comienza el verdadero problema, ya que la costa, se alimenta fundamentalmente por los extremos y éstos tienen claros problemas de capacidad. Con la apertura de la hiperronda se puede pensar que el problema se va a solucionar, pero lo que ocurre es que el nuevo cuello de botella se trasladará a la entrada de Torremolinos, en vez de a la entrada de Málaga, pero no se solucionará el problema, sólo se mueve de sitio, por lo que es totalmente necesario el corredor ferroviario. Sin esto, seguiremos dependiendo absolutamente del coche. Sólo hay que echarle un vistazo al aeropuerto de Málaga que es el aeropuerto con más rentacares de España, ya que el coche es el único medio de transporte salvo el taxi, que es más de lo mismo.

Respecto al tema del aeropuerto de Antequera. En primer lugar, habría que ver el tema de que el aeropuerto de Málaga llegará al límite de su capacidad cuando se desdoble la nueva pista, en el sentido, de que cuando esto se realice, se alcanzará un techo de 30 millones de pasajeros, lo que ahora mismo nos parece mucho, pero esta cifra se alcanzará tarde o temprano. Por lo tanto, es lógico reservar un territorio lo más cercano posible para poder construir otra vía para la llegada de pasajeros, y ahí es donde entra el papel de Antequera, ya que debido a las características del aeropuerto de Málaga, algunas operadoras low cost, que tienen la rentabilidad en el alto índice de rotación, necesitan tiempos de rotación casi de fórmula uno, unos 20 minutos, van a seguir operando en el aeropuerto de Málaga, porque así se lo demandan sus clientes, pero van a querer un espacio donde poder desarrollar su modelo de negocio. Por lo que hay que ir pensando en el largo plazo y empezar a planificar lo antes posible las posibles opciones disponibles para este tema.

Intervención de D. José María Pascual, experto en planificación estratégica territorial.

Existen distintos temas a tener en cuenta respecto a la movilidad en la provincia de Málaga: primero, respecto al tema portuario, existe una increíble oportunidad, que es eje Málaga – Algeciras como centro logístico del sur de Europa. Partimos de que el puerto de Algeciras es el mayor puerto del Mediterráneo, pero las mercancías se descargan en este puerto y luego son llevadas a otros sitios como Valencia, en donde las trabajan, y las distribuyen por Europa. Por otro lado, está el nuevo puerto de Tánger- Tetuán, TangerMed, que se puede “comer” al puerto de Algeciras, ya que es un puerto moderno, grande y con costes mucho más bajos. La oportunidad estaría en que Algeciras se convirtiese en un puerto donde se crease valor añadido, donde las mercancías se puedan trabajar y a partir de ahí ser distribuidas al resto de Europa. Ahí encontramos entonces dos temas muy importantes, que es, por un lado, el tema de las infraestructuras, fundamentalmente las infraestructuras ferroviarias, y por otro lado, el tema de la zona logística que tiene que trabajar estas mercancías.

En estos momentos, hay dos opciones sobre la mesa: enlazar el puerto de Algeciras, Bobadilla, Córdoba, Madrid, Burdeos, y por otro lado, otra línea, mucho más especulativas, que es enlazar Algeciras, Málaga y todo el corredor mediterráneo. Con todo esto, lo que se propone, es que desde el plan estratégico de la provincia de Málaga, se entre de lleno en este tema. Habría que hacer una apuesta por mejorar y modernizar la vía hasta Bobadilla, y apostar fuertemente por esta nueva vía mediterránea, pudiéndose jugar asimismo, con el tema de Antequera, con sus potencialidades como centro logístico y generador de valor añadido.

Esta problemática interterritorial es fundamental si Algeciras pierde la batalla con Tánger, pero hay que tener en cuenta que el puerto de Tánger no puede aportar el mismo valor añadido que Algeciras con ayuda de Málaga, por lo que tenemos aquí una serie de infraestructuras malagueñas que pueden jugar un importante papel en este tema.

Respecto a FERMED, al parecer es una apuesta más por parte de Valencia que de Barcelona, ya que si las mercancías llegasen a Europa por Madrid, el puerto de Valencia sería el que más perdiese. De ahí la necesidad de éstos por el corredor mediterráneo.

De aquí surge un nuevo tema relacionado: si es posible la conexión Málaga – Algeciras por la vía ferroviaria por la Costa del Sol.

Por otro lado, podemos también estudiar la posibilidad de posicionar el aeropuerto de Málaga como primer aeropuerto europeo de interconexión con el norte de África.

Intervención de D. Carlos Miró, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos del Estudio Pereda4

Los temas planteados por D. Josep María Pascual son realmente interesantes, y me limito a dar mi opinión sobre ellos.

En el tema del corredor ferroviario, el FERMED famoso, que surge hace dos años como reacción a las políticas de la UE a los temas transfronterizos debo decir que Algeciras está perfectamente posicionada y su reto es conseguir conexiones ferroviarias hacia el interior, además de conformar los anchos de vías españolas con los europeos y reducir los tiempos, así como un sistema de concesiones mixtas, de forma que los maquinistas franceses puedan coger un convoy español y viceversa. Para esto, Renfe requiere un sistema de holding, mezcla de pasajeros y mercancías. Efectivamente, Algeciras no podrá competir con Tánger en transbordos, pero este puerto no es competitivo sino complementario en cuanto a las relaciones con África. Ahora, en estas relaciones estratégicas intercontinentales, decidir si el eje debería ser Algeciras-Málaga o Algeciras-Antequera, no es perceptible, y sin embargo, las relaciones Algeciras-Málaga para el transporte de mercancías no parece fácil de realizar, sobre todo teniendo en cuenta que se puede conectar con el Levante a través del eje de Granada, que ya tiene esa vocación, y con Madrid a través del eje tradicional, y que además está ahora mismo ocioso.

Respecto al aeropuerto, no va a tener más capacidades de la que ya tiene. No se llegaría a ser una plataforma logística de Europa, se necesitaría otro aeropuerto. Se tiene más vocación regional que otra cosa, sería importante conectarlo con ferrocarril y carreteras, pero ya ampliar sus competencias es mucho.

Intervención de D. Antonio Gómez-Gillamón, Director de AERTEC

Debo decir que no existen limitaciones en el aeropuerto, ni sólo un modelo de transporte, si no vean como trabaja la conexión Nueva York – Tokio. Que Málaga pueda optar a eso es solo cuestión de intentarlo, de posicionarse. El aeropuerto no tiene ninguna limitación. Es un tema de pura estrategia e inversión provincial., ya que Aena no lo va a hacer porque ya ha hecho sus deberes, que eran construir un gran aeropuerto, el resto deben hacerlo las autoridades de la provincia.

Intervención de D. Josep María Pascual

También ha de tenerse en cuenta que en Málaga existe un gran potencial como aeropuerto de carga.

Intervención de D. Antonio Gómez-Gillamón, Director de AERTEC

El aeropuerto de Málaga como terminal de carga es otro tema, creo que el aeropuerto no tiene la capacidad necesaria para competir en este mercado, pese a la ambición del aeropuerto actual. Mis declaraciones están dirigidas al tráfico de pasajeros, de rutas aéreas para pasajeros. Las cargas se mueven en otras condiciones. Tiene otros ciclos.

Intervención de D. Carlos Hernández Pezzi. Arquitecto del Área del Planeamiento de la Diputación de Málaga.

Yo he trabajado por encargo de Vicente en dos cuestiones de carácter estratégico, una la conexión de la costa del sol con la Serranía de Ronda, y otra del nuevo escenario de comunicaciones general de la provincia. Al realizar este trabajo, he estado en contacto con la nueva plataforma del Ministerio de Fomento, que sería una estrategia para conectar transfronterizamente el sur de Europa con el Mediterráneo y el norte África. Para esto, los nuevos planes de RENFE, el eje Algeciras-Antequera, prioritario para todo, dará una nueva visión de la provincia de Málaga.

Tengo que decir también que hemos estado conduciendo la planificación de la provincia con un carácter puramente local, ya que hasta hace poco no se ha tenido una visión de la situación geoestratégica de Málaga.

Por otro lado, hay que tener en cuenta del tema de los aparcamientos. Carecemos de aparcamientos en los municipios, especialmente en la costa. Esto enlaza con otro problema, que es que carecemos de áreas logísticas, a excepción del puerto seco de Antequera.

Uno de los grandes problemas es que Málaga no entiende el papel estratégico que posee como eje de movilidad de pasajeros, mercancías etc. Que, a mi parecer, hasta ahora sigue siendo deficitario. El reto de este segundo plan será darle la vuelta a esta situación, creando incluso, un consorcio provincial de áreas logísticas y conectarlo con un consorcio estatal, y luego crear alguna especie de mancomunidad o relación con Cádiz, ya que la mayoría de las inversiones van a ir a las sierras que comparten Málaga y Cádiz.

Respecto al Puerto Tanger-Med, creo que Algeciras no va a perder papel, por que casi todas las obras están en marcha, lo que pasa es que no se sabe aún, existe un gran desconocimiento social respecto al tema.

En este contexto, se hace necesario tener una nueva visión de la provincia, en el campo de la logística, distribución, etc.

D. Manuel Piniella, Jefe de servicio de Vías y Obras de la Diputación de Málaga.

Uno de los mayores problemas que existen también, es que no nos comunicamos con los municipios colindantes de las provincias limítrofes. No somos conscientes de que muchos de estos municipios dependen de municipios malagueños. Necesitamos planificar estratégicamente las conexiones por todas las vías con pueblos de otras provincias.

Intervención de D. Alfonso Sánchez Lillo, Jefe del servicio de carreteras de la Junta de Andalucía de la delegación provincial de Málaga.

Existe una dualidad muy fuerte entre el interior y la costa.

Intervención de D. Vicente Seguí Pérez, Gerente de la Asociación MADECA.

Estamos viendo que el paradigma de la provincia está cambiando, de ahí la necesidad de la formulación de un nuevo plan estratégico, para adaptarnos mejor a las nuevas necesidades y realidades. Aún no hemos sido capaces de adaptarnos a las distintas escalas que existen en la provincia, nos quedamos anclados en algunas, como por ejemplo, la necesidad de mejorar la malla de carreteras de los pueblos, y nos quedamos ahí, como si esa malla no tuviese que ver con muchos otros temas a otras escalas, como si las escalas grandes tuviesen su propia realidad y las otras locales fuesen por otro lado. Es importante integrarlas para obtener una mejor visión de la provincia, aunando los temas del corredor ferroviario, las carreteras, aparcamientos públicos, redes de áreas logísticas, etc. Son temas que no son opuestos, sino complementarios, y todo esto nos permitirá percibir un nuevo modelo de provincia, ya que no está claro que es lo que queremos, hacia donde queremos ir, cual es el nuevo modelo metropolitano a alcanzar. Las grandes escalas no deben evitar que veamos las pequeñas escalas o las intermedias. Asimismo, debemos dar respuesta a tres importantes cuestiones:

-¿Cuál es el futuro del corredor ferroviario de la provincia? ¿Se va a llevar a cabo y cuales son sus plazos?

- ¿Cuáles es el futuro del transporte metropolitano? ¿Cómo se va a desarrollar el nuevo metro de Málaga?

- Nuevos modelos integrales de transporte público, ya que son básicos para la sanidad, la educación etc.

Este es el gran reto técnico del futuro.

Intervención de D. Rafael Durban Carmona, Director Gerente del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga

En respuesta a las preguntas planteadas por D. Vicente Seguí, tengo que decir que lo primero es priorizar, saber donde hay que invertir el dinero y cuales son las opciones a impulsar. Tenemos que estar absolutamente seguros de que es lo que la provincia necesitar realmente. En segundo lugar, otro paso realmente imprescindible es coordinar con los ayuntamientos todas las actuaciones. Y tercero, y último, respecto al tema de los aparcamientos, tenemos que aclarar si se quiere impulsar el transporte público o el privado, consciente de las necesidades de movilidad general. Hay que tener en cuenta que por ejemplo, un aparcamiento es rentable para un ayuntamiento, pero no lo es medioambientalmente.

D. Carlos Hernández Pezzi, Arquitecto del Área del Planeamiento de la Diputación de Málaga.

Tenemos que ser conscientes de que actualmente no existen sitios para dejar los vehículos antes las paradas de tren, autobús, etc. Para dejar los coches allí y después continuar en transporte público.

D. Rafael Durban Carmona, Director Gerente del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga

Es que no es compatible ni sostenible el tener miles de aparcamientos alrededor de paradas de autobuses o trenes.

D. Carlos Hernández Pezzi, Arquitecto del Área del Planeamiento de la Diputación de Málaga.

Si, es cierto, pero hay que tener en cuenta que últimamente se han hecho aparcamientos donde ha venido bien, no donde realmente eran necesarios debido a una mala política urbanística.

D. José María Pascual, experto en planificación estratégica territorial.

Para priorizar los proyectos y conseguir sacarlos adelante tenemos que tener en cuenta cuatro puntos:

1. Tenemos que superar los límites territoriales, teniendo amplitud de miras y ser más ambiciosos en cuanto a proyectos que abarquen cada vez más territorios a la vez.
2. Es muy importante poner en valor los recursos existentes.
3. Hay que buscar el planeamiento transversal de las políticas, es decir, elegir aquellos proyectos que transversalmente incidan en más áreas, para que todas las líneas estratégicas miren al mundo, favoreciendo la creación de flujos.
4. Crear un debate de hacia donde vamos con el nuevo Plan Estratégico, debemos tener un relato de visión, que sería algo así como un faro que fuese iluminando el camino que queremos recorrer. Para esto debemos tener muy claro donde estamos y hacia donde queremos ir.

D. Vicente Seguí Pérez, Gerente de la Asociación MADECA.

Tenemos que tener bien consensuada la visión de futuro, para así poder ver que proyectos se ajustan más a las necesidades reales de la comarca. A veces lo importante no es sólo el proyecto, si no todo el proceso que lleva aparejado. Debemos sobre todo, reflexionar sobre a donde vamos a ir con los proyectos que queremos llevar a cabo.

D. Carlos Hernández Pezzi, Arquitecto del Área del Planeamiento de la Diputación de Málaga.

El corredor se va a llevar a cabo, pero tendremos que plantearnos realmente para qué nos va a servir, si habrá que modificar alguno de sus puntos para adaptarlo a las nuevas necesidades.

D. Francisco González Fajardo, Director del Plan Estratégico Provincial.

Ahora mismo estamos antes un reto muy difícil, porque andamos argumentando que queremos cambiar el modelo de movilidad actual de la provincia, pero no tenemos claro cual es la nueva
Estamos ante un reto muy difícil, porque no tenemos la visión de la nueva realidad, pensamos que hay que cambiar el modelo, pero queremos el corredor ferroviario que refuerza el modelo de toda la vida. Sabemos que el cambio no es rápido, y por eso hay que saber establecer lo que queremos.

D. Rafael Durban Carmona, Director Gerente del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga

Creo que la pregunta aquí ahora mismo es si son compatibles los dos modelos.

D. Carlos Hernández Pezzi, Arquitecto del Área del Planeamiento de la Diputación de Málaga.

Tenemos que tener en cuenta que estamos en un momento contradictorio, y será tarea del nuevo Plan Estratégico de la Provincia concretar los proyectos que sean más idóneos, pero hay que tener claro que el corredor ferroviario occidental se va a hacer seguro, entre muchas cosas porque sino vamos a ir al colapso.

D. Carlos Miró, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos del Estudio Pereda4

Hoy en día estamos en una situación de pleno cambio, no más que ver lo que está ocurriendo en Túnez, existen oportunidades nuevas. Utilizando esta visión

para el tema que nos ocupa, debemos ver las ventajas del ferrocarril costero, ya que se puede aliviar la crisis en la costa buscando nuevas conexiones con el interior y así encontrar nuevas oportunidades. No debemos caer en el error de crear túneles e infraestructuras sin ton ni son. El corredor será válido siempre y cuando seamos capaces de hacerlo a tiempo. Por todo esto será necesario revisar las políticas vigentes para poder tener una visión clara de la nueva realidad.

D. Carlos Hernández Pezzi, Arquitecto del Área del Planeamiento de la Diputación de Málaga.

Existe una guía para saber que proyectos se van a llevar a cabo, y puedo afirmar que si es tren, casi seguro que se va a llevar a cabo. Con esta información se puede hacer un acotado con los proyectos propuestos y la incertidumbre que poseen para reducir los riesgos de los mismos.

D. Rafael Durban Carmona, Director Gerente del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga

Los dos modelos, el del turismo de sol y playa y el nuevo que se está planteando son totalmente compatibles, el problema de movilidad es algo genérico en todos los ámbitos.

D. José María Pascual, experto en planificación estratégica territorial.

Como ya he comentado anteriormente, lo principal es priorizar los proyectos. Llegados a este punto debemos ver conseguir que nuestros proyectos sean los prioritarios, y para esto debe tenerse en cuenta que:

- Aquella persona/institución que posee el dinero es quien prioriza.
- Cuanto mejor argumentado esté un proyecto, más posibilidades tiene de ser elegido, ya que cuanto más explicado esté y sea más claro en sus exposiciones, mejor será la comprensión por parte de aquella persona/institución encargada de llevarlos a cabo.
- Tiene que contemplar cuantos más objetivos mejor, es decir, cuantos más objetivos se cumplan, más beneficios se obtendrán de llevar a cabo cierto proyecto.
- Que el proyecto implique a más de una administración para que adquiera una mayor envergadura.

Además, ahora mismo, con el nuevo modelo delante y en las nuevas realidades que tenemos ante nosotros, quizás hay más instituciones interesadas en el tema.

D. Francisco González Fajardo, Director del Plan Estratégico Provincial.

Es como por ejemplo el tema del anillo ferroviario en Antequera, hay que ver si es compatible con la sostenibilidad.

D. Carlos Hernández Pezzi, Arquitecto del Área del Planeamiento de la Diputación de Málaga.

De esta reunión han salido ideas nuevas e importantes, sería importante mantener más reuniones de este tipo.

D. Vicente Seguí Pérez, Gerente de la Asociación MADECA.

Damos por finalizado el debate, y damos de nuevo las gracias a los asistentes por su participación.