

The logo for the Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) is located in the top left corner. It consists of a large, abstract shape composed of two main parts: a teal-colored polygon on the left and a dark grey, low-poly geometric shape on the right. The letters "IAAP" are written in white, bold, sans-serif font across the teal section.

IAAP

Resultados de la Jornada Participativa para el Plan de Transporte Metropolitano de Málaga

20 de mayo de 2019



Evaluación Políticas
Públicas

0



Instituto Andaluz de Administración Pública
CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA, ADMINISTRACIÓN PÚBLICA E INTERIOR

INTRODUCCIÓN

Este documento presenta el resultado de la Jornada Participativa del Diagnóstico de la Movilidad del área metropolitana de Málaga, cuyo propósito es implicar de forma activa a los agentes y colectivos interesados para ayudar a completar el diagnóstico de la realidad de partida de cara a la elaboración del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

PERSONAS PARTICIPANTES Y METODOLOGÍA

La jornada se celebró el 20 de mayo de 2019 en “La Térmica” de la ciudad de Málaga, bajo la coordinación de la Dirección General de Movilidad y la Delegación Territorial de Málaga de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio junto con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. El área de Evaluación de Políticas Públicas del IAAP dirigió la dinámica participativa y la elaboración de las conclusiones.

Con una asistencia de 35 personas representando a diversos sectores del transporte: urbano, interurbano, de mercancías y modalidades emergentes (como el patinete); participaron también miembros de la academia: representando a la Cátedra del Transporte Metropolitano de la UMA, y de la fundación CIEDES, así como representantes de varios gobiernos municipales y otras instituciones públicas.

El orden del día de la sesión fue el siguiente:

1. **Bienvenida e introducción.** La sesión fue presidida por Francisco Salado, el Presidente de la Diputación de Málaga; Mario Muñoz-Atanet, Director General de Movilidad y Marina García Ponce, Directora Gerente del Consorcio de Transporte de Málaga. El discurso de bienvenida e inicio de la sesión se orientó hacia el reconocimiento de la responsabilidad de la Administración en la resolución de los grandes problemas de la ciudadanía y la importancia del trabajo con los

colectivos implicados para responder mejor a los problemas. En este sentido, la importancia de la jornada para recoger aportaciones y construir el futuro del área Metropolitana de Málaga.

2. **Presentación del diagnóstico preliminar del Plan.** El jefe de Servicio de Planificación y explotación del Transporte explica la situación actual en el proceso de elaboración del plan, que tiene la intención de construir una planificación que parta desde la ciudadanía, con objetivos abarcables. El Consultor adjudicatario para la redacción del Plan de Transportes explica el Diagnóstico inicial, construido a partir del análisis de datos, entrevistas y encuestas.
3. **Inicio y desarrollo de la dinámica grupal:** La sesión se estructura en dos partes, cada una incluye un trabajo colectivo, en pequeños grupos de reflexión y una posterior puesta en común de las conclusiones, ante todas las personas asistentes.

La primera sesión grupal se organiza a partir del área de experiencia de los asistentes, conformando tres grupos de trabajo asociados a los siguientes ámbitos profesionales:

- | | |
|------|--|
| I. | Instituciones Públicas. |
| II. | Operadores de Transporte |
| III. | Educación, Universidades, Innovación y Conocimiento. |

La reflexión de la primera sesión se orientó a partir de las siguientes preguntas:

- | | |
|-----|---|
| I. | ¿Qué aspecto de los presentados en el diagnóstico considera el más grave, importante o urgente a abordar y por qué? |
| II. | ¿Hay algún dato, problema, necesidad o elemento de la realidad de Málaga que no se haya contemplado en este diagnóstico y es importante tenerlo en cuenta a la hora de abordar este Plan? |

Las conclusiones de la primera sesión de trabajo grupal se exponen a través de una persona portavoz en una sesión plenaria con todos los asistentes. Las conclusiones se recogen para su consideración en la elaboración del diagnóstico del Plan y se detallan en la siguiente sección de este documento.

La segunda sesión de trabajo grupal, se organiza formando de forma aleatoria tres grupos heterogéneos. En esta sesión el debate se centra en identificar los principales problemas, necesidades y retos de la movilidad en Málaga, las preguntas detonadoras fueron las siguientes:

- I. ¿Qué 3 problemas o dificultades en el transporte metropolitano de Málaga debería resolver este Plan?
- II. ¿Qué 3 necesidades o carencias en el sistema de transporte metropolitano de Málaga es necesario que contemple el plan?
- III. ¿Qué 3 retos se deberían incluir en el Plan para que Málaga se convierta en referente de la innovación en materia de movilidad?

Las conclusiones de la segunda sesión de trabajo grupal se exponen a través de una persona portavoz, en una sesión plenaria ante todos los asistentes, en esta puesta en común se identifican puntos convergentes entre las reflexiones de los distintos grupos. Las conclusiones se recogen para su análisis posterior y se detallan en la siguiente sección de este documento.

4. **Conclusiones y cierre de la sesión.** Marina García Ponce, Directora Gerente del Consorcio de Transporte de Málaga, agradece el interés y la

participación a todas las personas presentes e indica los próximos pasos a dar en la elaboración del Plan.

RESULTADOS DEL TRABAJO COLECTIVO:

PRIMERA SESIÓN DE TRABAJO COLECTIVO

I. **En la primera sesión de trabajo grupal**, se dividió a los asistentes por ámbitos profesionales, la representación de cada grupo fue la siguiente:

1. Instituciones Públicas: 9 administraciones (municipales y provinciales)
2. Operadores de Transporte: 19 operadores
3. Educación, Universidades, Innovación y Conocimiento: 5 representantes (de Universidad, Consultoría y modalidades innovadoras de transporte).

La persona relatora de cada grupo explica las conclusiones del debate mantenido, para cada una de las dos preguntas:

¿QUÉ ASPECTO DE LOS PRESENTADOS EN EL DIAGNÓSTICO CONSIDERA EL MÁS GRAVE, IMPORTANTE O URGENTE A ABORDAR Y POR QUÉ?

Las personas que pertenecían a las instituciones Públicas valoran como aspectos principales a atender:

- Intermodalidad urbano-metropolitana, especialmente las conexiones metro a autobús.
- Integración tarifaria. Tarjeta única de transporte.
- Excesivo uso del coche privado y baja utilización del transporte público.
- Elevado impacto de la población flotante (en presupuesto y recursos que requiere) en la movilidad del área, particularmente en los meses estivales.
- Colapso de ciertos tramos de autovía en horas punta, que requieren mayor detenimiento en el análisis.

Los personas asistentes de las empresas operadoras de transporte

señalan como lo más urgente o necesario a atender es:

- Velocidad y frecuencia en transporte público.

- Integración e intermovilidad entre urbano y interurbano. También en Muelle Heredia y actualizar el mapa de concesiones.
- Prioridad de transporte público.
- Disuadir el uso del transporte privado mediante políticas coherentes (coche eléctrico).
- Igualdad tarifaria entre usuarios.
- Red de vías para bicicletas.
- Desarrollo de una red de metro.

3. Los representantes de las Universidades y la movilidad innovadora

identifican como área de atención prioritarias:

- Cambio de modelo hacia una movilidad sostenible.
- Integración de los modos de transporte.
- Desarrollar la movilidad del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) que se constituye como un nodo potencial de la economía y que tiene problemas de congestión en los accesos de entrada y salida y potenciar/mejorar la movilidad dentro del PTA.

Como **síntesis sobre las reflexiones** de los grupos de trabajo, a partir del análisis de la realidad de la movilidad en Málaga, los temas principales se pueden resumir en tres:

- **Excesivo uso del vehículo privado** y colapso de ciertos tramos de autovía en horas punta y en los accesos del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA).
- **Muy baja utilización del transporte público.**
- **Falta de integración de los modos de transporte urbano-metropolitano** (especialmente conexiones metro a autobús).
- **Vías para bicicleta limitadas.**

Algunos grupos adelantaron necesidades, tales como actualizar el mapa de concesiones y emprender la integración tarifaria.

A continuación se exponen las conclusiones sobre la segunda pregunta:

¿HAY ALGÚN DATO, PROBLEMA, NECESIDAD O ELEMENTO DE LA REALIDAD DE MÁLAGA QUE NO SE HAYA CONTEMPLADO EN ESTE DIAGNÓSTICO Y ES IMPORTANTE TENERLO EN CUENTA A LA HORA DE ABORDAR ESTE PLAN?

Las personas de las instituciones Públicas identificaron los siguientes aspectos como relevantes para incorporarse en el Plan.

- Corredor litoral ferroviario y hacia el interior (Valle del Guadalhorce), analizar lo que se perdió en las últimas décadas.
- Inclusión de sectores como el taxi y el VTC, en un área de prestación conjunta, desde una perspectiva metropolitana.
- Ampliar el área de estudio incorporando otros municipios y zonas.
- Incorporar en el estudio el transporte regular de uso especial (laboral, escolar) para darle una perspectiva metropolitana.
- Incluir transportes turísticos de uso personal o de grupos, que no se han contemplado.
- Falta de infraestructura para alimentar vehículos con fuentes alternativas de energía (eléctricos).
- Integración de la planeación urbanística con la de transporte.
- Mantenimiento y mejora de infraestructuras viarias.
- Accesibilidad para la movilidad reducida.
- Atención a los carriles bici (no sólo enfocarse en la conectividad, sino también de seguridad, considerar la cercanía de circulación de vehículos)
- Análisis mayor de la movilidad peatonal.

Las empresas operadoras de transporte:

- Transporte discrecional: que se consideren zonas de recogida de viajeros.
- Respuestas de movilidad según la demanda por franja horaria.
- Movilidad como servicio, que contemple la integración tarifaria (abono mensual) y la integración del transporte privado.
- Promoción de transporte público.
- Considerar también las relaciones de ciertas cabezas de comarca: Ronda, Antequera, Velez-Málaga y Marbella.
- Cobertura de zonas de baja demanda.

El grupo de Educación, Universidades, Innovación y Conocimiento

- Digitalizar la información de transporte en una aplicación consolidada.
- Analizar los problemas de carga y descarga de mercancías en el Centro Histórico de Málaga capital.
- Fomentar la coordinación institucional para la regulación de las nuevas modalidades de transporte.
- Carencia de modalidades de integración (infraestructura, parking disuasorio, tarjetas, horarios conectados, integración tarifaria).

En **síntesis**, las reflexiones grupales sobre las áreas que deben considerarse en el diagnóstico del plan, que no se vieron suficientemente reflejadas en la presentación del análisis de la realidad de Málaga son:

- Incorporar en el estudio una **perspectiva metropolitana para la prestación de servicios públicos y privados** (incluido taxi, VTC, transporte escolar, laboral).
- Se sugiere intensificar la **perspectiva integral (intermodalidad de medios de transporte, integración tarifaria, coherencia con la planeación urbanística)**.
- **Ampliar el análisis hacia municipios y zonas del interior**: considerar la interconectividad de cabeceras de comarca, corredor ferroviario.
- Mayor detalle en **modalidades alternativas y emergentes**: se identifican inquietudes sobre la seguridad de la movilidad en bicicleta

(atención a carriles bici) y de los peatones, así como incertidumbre sobre el transporte discrecional (se proponen zonas de recogida de viajeros), sobre la suficiencia de la infraestructura de vehículos con energía eléctrica, e inquietudes sobre la posible divergencia en la regulación local para modalidades emergentes de transporte.

- Mayor **énfasis en necesidades de colectivos específicos, la accesibilidad para personas con movilidad reducida**, así como en los problemas concretos de la movilidad de mercancías y en la cobertura de zonas de baja demanda.

SEGUNDA SESIÓN DE TRABAJO COLECTIVO

II. En la **segunda sesión** se dividió a las personas asistentes en tres grupos, el criterio de selección de los/las integrantes de cada uno fue aleatorio, con el propósito de formar **grupos de trabajo heterogéneos, para identificar los principales problemas, necesidades y retos** en la movilidad de Málaga. Los resultados de la reflexión de cada grupo se expusieron en una sesión plenaria a todos los asistentes y se exponen a continuación, según las respuestas a cada pregunta:

¿QUÉ 3 PROBLEMAS O DIFICULTADES EN EL TRANSPORTE METROPOLITANO DE MÁLAGA DEBERÍA RESOLVER ESTE PLAN?

A continuación se exponen las conclusiones sobre los principales problemas o dificultades en la movilidad de Málaga:

Grupo A

- **Escasa utilización del transporte público** frente al vehículo privado.
- **Mapa concesional desfasado**, con escasa frecuencia de disponibilidad de transporte público en zonas de baja densidad poblacional.

- **Infraestructura deficiente** para el transporte público (paradas, carriles reservados, etc.).
- **Falta de coordinación regulatoria** (gestión conjunta, p. ej: la regulación del patinete se está haciendo por cada Ayuntamiento).

Grupo B

- **Congestión en los accesos** en hora punta a Málaga en determinados accesos (PTA, Avda. de Andalucía, Universidad de Málaga, entrada por la zona del Palo (Málaga)). Tramos horarios afectados especialmente: de 7:00 a 10:00, de 13:00 a 16:00 y de 17:00 a 20:00.
- **Congestión en la temporada estival** (de mayo a octubre): en la A-7, en los accesos a ciertas zonas (Carihuela, El Palo, Plaza Mayor y Los Boliches).
- **Escaso uso del transporte público.**

Grupo C

- **Excesivo uso del vehículo privado.**
- **Tiempos excesivos y costes elevados del transporte público**, especialmente para las zonas más alejadas.
- Falta de inversión en **infraestructuras y en el parque automovilístico** del transporte público (que ha provocado que haya líneas saturadas).
- **Dificultad de convivencia entre distintos medios de transporte** no motorizados y motorizados (incluyendo como tal el patinete eléctrico).

¿QUÉ 3 NECESIDADES O CARENCIAS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE MÁLAGA ES NECESARIO QUE CONTEMPLE EL PLAN?

A continuación se exponen las conclusiones sobre las principales carencias o necesidades del sistema de transporte metropolitano de Málaga:

Grupo A

- **Gestión integral del transporte público** (interurbano y urbano), en todas sus alternativas y en todos los modos (incluyendo los no motorizados).
- **Falta de las infraestructuras de transporte** (carriles especiales para autobús, patinete o bicicleta).
- **No hay accesibilidad universal** para el 100%, atención a las personas con discapacidad o movilidad reducida.
- **Poca cobertura del Consorcio de Transporte Metropolitano** del Área de Málaga para que incorpore nuevos municipios.

Grupo B

- **Carencia de infraestructuras** que inciden en el mayor uso del transporte público o alternativas al vehículo privado: plataformas reservadas, carriles bici, aparcamientos disuasorios con servicios de lanzadera de transporte público.
- **Falta de información para utilizar de forma combinada el transporte** (fomentar la intermodalidad). Se considera que se desconocen las opciones, por lo que se propone realizar campañas de publicidad.
- **Digitalizar la información** de la oferta del transporte público por parte del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga y centralizar la información en repositorios de ámbito muy difundidos a nivel internacional.
- **Falta un mapa concesional** público de Andalucía actualizado.
- **No hay integración tarifaria** de todos los modos de transporte públicos, que considera también la posibilidad de incluir transporte urbano e interurbano.

Grupo C

- **Integración tarifaria** en un sistema simplificado (tarjeta) y modalidades de abonos mensuales de transporte público.
- Ampliar las **infraestructuras** ferroviarias.

- **Poco número de intercambiadores y aparcamientos** de disuasión para disminuir la afluencia de vehículos privados en las zonas de congestión.
- Se utiliza y valora poco los recursos de **transporte público actuales**.

¿QUÉ 3 RETOS SE DEBERÍAN INCLUIR EN EL PLAN PARA QUE MÁLAGA SE CONVIERTA EN REFERENTE DE LA INNOVACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD?

A continuación se exponen las conclusiones sobre los principales retos para consolidar una movilidad innovadora en Málaga:

Grupo A

- **Digitalización integral del servicio** para todos los usuarios, considerando todos los operadores y la Administración (incluyendo la web del Consorcio).
- **Integración tarifaria multimodal** para todas las modalidades de transporte público.
- Implantar un modelo de **movilidad sostenible**, en el que quizás sea posible prescindir de los vehículos privados a motor.

Grupo B

- Fomentar la **intermodalidad** bajo una integración tarifaria común.
- Lograr mayor **eficiencia en el transporte público y privado**.
- Restringir el **acceso a determinadas áreas del transporte** en vehículo privado.
- Fomentar el uso de **plataformas de uso compartido** de vehículos privados.
- Alcanzar la **sostenibilidad** en el transporte.

Grupo C

- Alcanzar la **intermodalidad plena**.

- Estudiar la aparición de **nuevos modelos de gestión del transporte** (VTC, taxis compartidas, MAAS: mobility as a service).
- Realizar una **planificación de la movilidad priorizando un modelo sostenible**.
- Analizar las necesidades y **responder a las demandas de movilidad**.
- **Planeación preventiva** que considere el crecimiento demográfico y el urbanismo.
- Tener un **transporte público sin barreras** (accesibilidad para personas con movilidad reducida, personas con discapacidad, mayores, etc.).

CONCLUSIONES: PRINCIPALES PROBLEMAS, NECESIDADES Y RETOS

Una vez expuestas las conclusiones de cada grupo se realiza una síntesis de los principales problemas, necesidades y retos de la movilidad en Málaga en opinión de las personas asistentes:

PRINCIPALES PROBLEMAS IDENTIFICADOS EN LA MOVILIDAD DE MÁLAGA:

- **Uso preponderante del coche privado frente** a un escaso uso del transporte público.
- **Tiempos excesivos y costes elevados del transporte público.**
- **Poca** convivencia con otros tipos de **transporte no motorizado**.
- **Mapa concesional desfasado.**
- **Infraestructura** de transporte público **insuficiente**.
- **Congestión** frecuente en **horas punta** en accesos a la ciudad y zona clave de afluencia (PTA, Avenida Andalucía, zonas de recreo).
- Incremento considerable de la afluencia y las necesidades de transporte en la **temporada estival** (mayo-octubre).
- **Congestión** en zona de **carga y descarga de mercancías**.

PRINCIPALES NECESIDADES EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE MÁLAGA

- Se considera necesaria la **integración tarifaria** en un sistema unificado, con la posibilidad de que el usuario pueda adquirir un bono mensual.
- Se requiere una **gestión integral** que considera todos los tipos de transporte público.
- Se identifican **carencias de infraestructura** ferroviaria, intercambiadores con acceso a diversos modos públicos de transporte, carriles reservados para autobús urbano o bicicleta, parking disuasorio con lanzaderas.
- Se considera necesaria la **ampliación de cobertura del consorcio**.
- Se identifican **carencias en la información accesible** para combinar tipos de transporte público, relacionado con la falta de digitalización de la información y una gestión integral en plataformas de uso común internacional.
- Se requiere la **actualización del mapa concesional** de transporte público andaluz.
- Se identifica **escasa movilidad compartida**.
- Se requiere **más servicios y frecuencia de paso del transporte público**, urbano e interurbano.

PRINCIPALES RETOS PARA LA MOVILIDAD DE MÁLAGA

- **Inter modalidad plena** que considere transporte público y privado (que incluya VTC, Taxi, modalidades emergentes y una perspectiva de la movilidad como servicio MAAS)
- **Planificación en concordancia con la demanda, el urbanismo y el incremento demográfico.**
- **Transporte público accesible y sin barreras** para todas las personas (incluyendo colectivos con movilidad reducida).
- **Digitalización integral y accesible en plataformas** de uso común internacional.
- **Integración tarifaria multimodal**
- Modelo innovador que priorice la **movilidad sostenible, disminuyendo el uso de vehículos de motor privados.**

La Gerente del Consorcio clausura la sesión y agradece la participación.