

## ACTA MESA C

### QUINTA REUNIÓN DE TRABAJO DE LA MESA C “ECONOMÍA BAJA EN CARBONO Y VITALIDAD URBANA: MOVILIDAD SOSTENIBLE, EFICIENCIA ENERGÉTICA, CALIDAD MEDIOAMBIENTAL Y RENOVACIÓN URBANA” DENTRO DE LA ESTRATEGIA DUSI.

Participantes: 43 personas

Lugar: Distrito Centro

Horario: 04 de abril de 2019 17.00 a 20.00 horas

## ORDEN DEL DÍA

1. Aprobación del Acta de la Sesión anterior.
2. Cuestiones relacionadas con el escrito presentado el 25 de marzo de 2019.
3. C6 Rehabilitación centro histórico: calle Carretería/ C4 Recuperación ejes centro histórico, Álamos: Modificaciones en cuanto a la movilidad, accesibilidad y diseño. Compromiso de aprobación del proyecto por Junta de Gobierno Local incluyendo la prohibición de instalación de terrazas a lo largo del eje Carreterías-Álamos.

### 1. Resumen y aprobación del Acta de la Reunión anterior.

Pedro Marín Cots recuerda el orden del día y pregunta si alguien quiere añadir algo respecto al acta de la reunión anterior.

#### 1. **Alejandro Villén (Asociación de vecinos Centro Antiguo)**

Expresa que han revisado el acta, pareciéndoles muy incompleta, de hecho tienen 29 anotaciones. Piden que se haga una transcripción más literal de la reunión o, para no perder más tiempo, enviar las correcciones por correo electrónico.

#### 2. **Vecina sin identificar.**

Solicita que se rectifique el acta en cuanto a la propuesta que hizo para solicitar que haya más espacio de aparcamiento para los residentes.

#### 3. **Albert Bovendeerd. Vecino.**

Comenta que trae un pdf sobre la forma de organizar el tráfico con una preferencia invertida, como documento para añadir a la reunión. Es un ejemplo de otra ciudad sobre la señalización que se puede usar para ordenar una preferencia invertida en el tráfico. Quiere que se añada al acta.

#### 4. **Rubén. Fundación Rizoma.**

Pide disculpas por el resumen hecho de la reunión anterior, pero expone que no hay problema en añadir aquello que se crea necesario.

## 5. Alejandro Villén (Asociación de vecinos Centro Antiguo)

Dice no querer perder mucho tiempo con este tema, y que las correcciones las mandaran por correo electrónico: identificaciones de personas, algunos párrafos perdidos, pero tampoco son temas esenciales.

## 2. C6 Rehabilitación centro histórico: calle Carretería/ C4 Recuperación ejes centro histórico: Álamos. Juan Antonio Marín Malavé, Javier Pérez de la Fuente Dpto. de Arquitectura e infraestructuras. Gerencia Municipal de Urbanismo.

Pedro Marín recuerda que cuatro asociaciones de vecinos presentaron un escrito conjunto referente al proyecto de calle Carretería Álamos, al cual se les contestó ayer desde el Servicio de Programas Europeos. Comenta que les sorprendió el hecho de que cuestiones que se creían superadas, o cuestiones que nunca se habían puesto de manifiesto en anteriores reuniones, salieran de nuevo en el escrito presentado por los vecinos. Pide que seamos conscientes de que esta es la quinta reunión que se tiene, que nos estamos acercando bastante a la solución. Pone como ejemplo el tema de la limitación de las terrazas, en el que Pedro Marín se comprometió en hablar con el Alcalde, que aceptó la propuesta de llevar a Junta de Gobierno Local, de forma inusual, por ser una cuestión trascendente, el compromiso de la Junta de Gobierno, donde se incluya de manera clara y taxativa que no va a haber terrazas a lo largo del proyecto Carretería Álamos.

Comenta que el proyecto ya lo conocen los vecinos, y que las únicas modificaciones planteadas son que la calzada rodada este al mismo nivel de las aceras, eliminando el desnivel que había entre calzada y acera; y que el paso de vehículos sea restringido.

### 1. Alejandro Villén (Asociación de vecinos Centro Antiguo)

Dice que han solicitado que la documentación del proyecto se les envíe con antelación, para poder analizarla y que de esta forma, las reuniones sean más dinámicas. Comenta que se solicitó por correo electrónico cuando se convocó la reunión el lunes, que se les enviara documentación o se colgara en la web para poder analizarla con tiempo.

### 2. Francisco Cano García (Asociación comerciantes Carreterías /Andrés Pérez).

Se expresa en el mismo sentido, dice se les debería haber comunicado antes los cambios en el proyecto.

Javier Pérez de la Fuente, jefe del Departamento de Arquitectura de la G.M.U. realiza una observación, y dice que el proyecto no cambia prácticamente, salvo en hacer una plataforma única, tal y como se planteó en un principio. Después se modificó por una calzada con bordillo. Piensa que el planteamiento actual va a mejorar la calidad de vida de las personas que viven en el centro. ¿Por qué? La plataforma única facilita la accesibilidad de las personas con capacidad reducida y el ciudadano en general, e implica también una decisión muy importante, que es la de restringir el tráfico de paso hacia Málaga este. Esto reduce el tráfico y la contaminación. Recuerda que los planos de planta se mantienen iguales.

### 3. Alejandro Villén (Asociación de vecinos Centro Antiguo)

Dice que no entienden porque no se ha enviado antes, a pesar de que se ha solicitado en repetidas ocasiones.

Alberto Ruiz explica que no se ha entregado antes porque las modificaciones, que son: la restricción del tráfico, que no tiene repercusión en la documentación gráfica. En cuanto a la segunda, la plataforma única, tampoco origina alteraciones en la documentación gráfica. El resto de cuestiones se mantienen invariables respecto al último proyecto aprobado.

Estas modificaciones si tienen una ligera repercusión en las infografías, pero teniendo en cuenta la presentación del escrito por parte de los vecinos, donde se pedía contestación a una serie de reclamaciones, se ha preferido convocar la reunión, aunque las infografías no estuvieran actualizadas.

### 4. Alejandro Villén (Asociación de vecinos Centro Antiguo)

Denuncia que vieron infografías con la plataforma única en el Diario Sur la semana pasada. Y pide que se les pasara la misma información a los vecinos.

Pedro Marín responde que esa información publicada es la que está en la página web publicada y corresponde a un proyecto anterior.

### 5. Joaquín Navas (Asociación de vecinos Centro Antiguo)

Comenta que aunque a nivel grafico no sea significativo, para los vecinos la eliminación del bordillo es muy importante. Aporta documentación fotográfica que apoya esta idea. Pone el ejemplo de calle Carcer, que es plataforma única, donde los peatones no pueden pasar por ningún sitio. Hay terrazas, hay carga y descarga, y entonces debe transitar por la zona de paso de vehículos, con el consiguiente peligro que esto representa. Resalta que para los vecinos es muy importante que las aceras estén definidas como tales, y no como una única calzada, porque para los ciudadanos de a pie no es bueno. Ellos habían reivindicado las aceras como un tema importante. Además cree que el bordillo es un punto de referencia para invidentes.

**Juan Antonio Marín Malavé (jefe de Servicio de la Gerencia Municipal de Urbanismo)**, expone nuevamente el proyecto. Insiste es que el cambio no es significativo porque se mantiene la diferenciación entre calzada y acera por tener materiales distintos. Se mantiene un modelo mixto, puesto que, aunque esta al mismo nivel, si existe una diferenciación clara mediante los materiales y un encaminamiento de borde podo táctil, conforme a la guía de la ONCE.

En cuanto a la tribuna de los pobres, explica que es un elemento de unión de la Trinidad con el Centro y que para las personas con movilidad reducida implica un recorrido de más de 200 m., motivo por el cual se incluyó el ascensor. La ampliación del rellano de la escalera que se hace en la zona alta se hace para generar un ámbito de desembarco del ascensor, ya que en pasillo de Santa Isabel tiene una acera reducida. Este elemento de rellano, que responde a la necesidad descrita, se aprovecha para incorporar la administración de loterías del quisco. Esta administración, por normativa, tiene muy constreñida su ubicación. La traza de la escalera es la misma, y solo se ocupa un sector de los cuatro que tiene la escalera, el más pegado al muro.

La línea superior del muro es la de la barandilla actual, que se ha suprimido para dar una imagen unitaria de este muro.

El control de tráfico se realizaría en la entrada a Carretería, con plataforma única, siendo ahora zona 20, en vez de zona 30. Explica sobre la infografía la plataforma única con diferencia de pavimentos y línea de borde podo táctil, en los distintos tramos de la calle. Comenta las líneas de arbolado, las líneas de encaminamiento, y que en las paradas de autobús se hará una pequeña adaptación con bordillo para que la plataforma de los autobuses para personas de movilidad reducida sea operativa.

En el inicio de calle Álamos habría un segundo punto de control para el tráfico. Explica que también se dispone la plataforma única en Álamos con diferencia de materiales.

Muestra los esquemas de las bandas de servicio que se mantienen, la sección de acera se mantiene y aparecen unas líneas de materiales en los puntos donde hay paso de tráfico, para diferenciarla de la zona peatonal. La distribución de los usos propuestos en la banda funcional es la misma de la anterior propuesta y desgrana los usos de las distintas plazas de aparcamiento.

Como resultado de la operación se produce un incremento importante del espacio destinado al peatón, con preferencia peatonal. Las paradas de PMR, paradas de autobuses y de taxi se mantienen. Las plazas de residentes, de carga y descarga y de subida y bajada de viajeros se reducen, aunque las que más se reducen, en un 63%, son las de moto. Se suprime la reserva oficial.

El proyecto también contempla la mejora de la calidad ambiental, por eso se ponen nuevos árboles y superficies ajardinadas verticales, la utilización de pavimentos permeables y de foto catalíticos, y un aglomerado fonoabsorbente para la calzada. Los residuos se disponen soterrados y se proyecta una nueva red de baldeo.

La accesibilidad se ha cuidado mucho y se está coordinando el proyecto con la ONCE, para que sea modélico en este sentido. El mobiliario urbano y las fuentes se han incluido en el proyecto.

### Preguntas/Opiniones:

**1. Jose Villodres (Asociación de distribuidores de mercancías)**

*Denuncia que se ha reducido la carga y descarga a una sola zona de 5 plazas ¿No parece muy poco espacio? Es totalmente insuficiente.*

**Juan Antonio Marín:** Realmente se suprime la zona de calle Álamos, pero se mantienen 43 metros, cuando había 63 m. Es un problema, que no se puede solucionar en este proyecto, requeriría de una solución más global.

**Pedro Marín:** Estamos viendo la posibilidad de destinar el solar de calle Gigantes para el transporte modal.

*La zona de carga y descarga de Álamos se elimina, la parte alta de Carretería se elimina, la cuestión es cada vez que se reforma algo se reduce la carga y descarga, por lo que así es muy difícil distribuir.*

**2. Joaquín Navas (Asociación de vecinos Centro Antiguo).**

*Dice que con independencia de las razones técnicas que se hayan tenido en cuenta para la plataforma única, quieren las aceras diferenciadas de la calzada.*

*En cuanto a los pavimentos, consideran que en Málaga el pavimento que se está colocando es peligroso cuando se riega, porque resbala. Habría que controlarlo.*

*En la documentación fotográfica aportada se ve el uso que se hace del espacio por el carga y descarga aprovechando la plataforma única.*





*Denuncia que se sigue sin contemplar espacios de carga y descarga para los vecinos, no entiendo la sensibilidad que se tiene con otros sectores y la falta de sensibilidad que se tiene con los vecinos.*

*No se define la ubicación concreta de los bancos y las fuentes. Pide que se definan porque si no, no hay constancia y luego se quitan, como paso con los magnolios de Strachan. Relata que tienen una experiencia negativa de que lo que se dice no se hace, por eso quieren que se refleje en el proyecto.*

**3. Albert Bovendeerd. Vecino.**

*Después de la última reunión, ha hecho un ejercicio de repaso de los objetivos del proyecto. Ha revisado los resultados esperados (14), el proyecto de la reunión anterior solo cumple 2 objetivos y medio. Los marcados en rojo son los que no se cumplían, que tenían que ver con movilidad:*

Línea de actuación 1: Mejora y fomento del transporte público e impulso de la movilidad sostenible

Resultados esperados

- Aumento de las infraestructuras viarias reservadas como carriles Bus o Bus/VAO.
- Conseguir un auténtico "efecto real" como suma y coordinación Bus + Metro, y la necesaria reordenación que derive del transporte público.
- Progresivo cambio en la cultura ciudadana de la necesidad de utilización del vehículo privado de forma habitual
- Mejorar el atractivo del entorno urbano, la calidad de vida de los ciudadanos y la salud pública.
- Menor efecto llamada al tráfico privado y menores niveles de tráfico hacia y desde el ámbito central de la ciudad y reducción de la contaminación atmosférica y acústica.
- Aumento del número de viajeros que utilizan el transporte público.
- Disminución de los niveles de CO2 en el centro de la ciudad.

Línea de actuación 2: Mejora de la conexión viaria y peatonal

Resultados esperados

- Mejora de los ámbitos de proximidad peatonal entre la residencia y los desplazamientos habituales: comercios, centros escolares, ocio..
- Aumentar la autonomía de los grupos sociales sin acceso al automóvil: niños y niñas, jóvenes, personas con discapacidad, personas de baja renta, personas mayores y personas que simplemente no desean del automóvil o de los vehículos motorizados.
- Aumento del transporte sostenible "escolar" a través de la ampliación de redes ciclistas y peatonales.
- Aumentar las zonas 30 y 10, preferentemente en espacios residenciales que contribuyan a una mayor seguridad y tranquilidad urbana.
- Recuperación de espacios centrales de la ciudad para potenciar ámbitos peatonales, valorizar el patrimonio edificatorio que configuran sus fachadas edificadas del siglo XIX, y revitalizar la actividad económica.
- Mejorar las conexiones (peatonales y viarias) del centro de la ciudad con el eje litoral, el puerto y entre barrios de un lado y otro del río Guadalmedina.
- Proteger de la contaminación atmosférica espacios del centro con valor ambiental.

*Con el proyecto presentado ahora con tráfico restringido, cree que los objetivos marcados en rojo ahora cumplen, por lo que cree que se ha mejorado respecto a la reunión anterior. Se pregunta si no es un poco peligroso marcar una zona de calzada solo para el vehículo, ya que tendrá que compartir con otros medios y tiene que entender que no tiene preferencia.*

*Con solamente modificar el régimen de preferencia entre los usuarios de la vía, se puede dar una respuesta ejemplar, sencilla y con incidencia en mentalidades y comportamientos, con una señalización y comunicación adaptadas. Esta propuesta existe y es vigente en Málaga: aplica en el paseo marítimo Pablo Ruiz Picasso donde rige la coexistencia entre peatones y ciclistas, con la señal de tráfico presentada en el segundo documento adjunto. Hago también una propuesta para adaptar la señal a la situación del proyecto que nos ocupa.*



Señal de tráfico existente en  
Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso

Propuesta  
Carreteras - Alamos

Señalización hacia una  
movilidad sostenible





## BICICALLE

- SIEMPRE preferencia para bici
- trafico motorizado NO PUEDE adelantar
- bici en la carpeta roja

El principio consiste en una PREFERENCIA INVERTIDA dentro del casco urbano, sin prohibir ningún medio de transporte.

*Aquella adaptación tiene un impacto positivo importante ya que permitiría cumplir por lo menos 8 de los 10 objetivos mencionados y así aumentar la conformidad con las intenciones avanzadas.*

#### 4. Francisco Gil. Vecino.

*Acerca de la posibilidad de usar el solar de calle Gigantes para carga y descarga, pregunta ¿No os parece que ya estamos suficientemente presionados los ciudadanos utilizar una zona que podría ser de esparcimiento para vehículos?*

*Yo soy usuario de calle Cister y hay mucho problema con el paso de los peatones y los turistas. ¿Qué control se va a llevar con esta cuestión?*

*¿Por qué no se pone un horario para la carga y descarga sin restricciones, y no se ocupa una zona para este fin?*

**5. Ysabel Torralbo. Vecina.**

*¿Cómo se va a resolver la evacuación de aguas pluviales en la plataforma única? En Carretería hay una zona inundable. La solución de calle Cister (caz) no nos parece adecuada porque hay resbalones.*

**Pedro Marín:** Responde respecto al tema del solar de calle Gigantes, que no solo se destinaria a carga y descarga, sino que sería de usos múltiples. Recuerda que un problema importante es la reducción de las plazas para motos, que utiliza la gente que trabaja en el centro, pero no vive en él. La restricción de los coches en el centro promocio el uso de la moto, por lo que el solar de calle Gigantes se podría destinar a aparcamiento de residentes, motos, carga y descarga y otros usos.

**Juan Antonio Marín:** Comenta que en cuanto al saneamiento, explica que se debe sustituir todo el saneamiento de la calle, en paralelo con la rehabilitación del colector paralelo a la muralla. De esta forma se garantiza la reducción de la sección del saneamiento y su funcionamiento hasta un cajón que se ejecutaría en pasillo de Santa Isabel.

Respecto a los materiales, serán prefabricados de hormigón con resbalacidad comprobada, reservando la piedra natural para los lugares más singulares. En las bandas y zonas de arbolado se propone pavimento permeable.

**Alberto Ruiz:** Realiza una aclaración sobre la alcantarilla medieval que discurre por debajo de los edificios de Carretería, junto a la muralla, en la actualidad lleva agua natural del arroyo del Calvario y aguas sucias de saneamiento. Lo que se pretende es rehabilitar la alcantarilla medieval para ponerla en valor, manteniendo las aguas pluviales del arroyo del Calvario; y las aguas sucias canalizarlas a través de una nueva red de saneamiento bajo la calle Álamos y Carreterías. De esta forma, podremos reducir la sección de la red de saneamiento, e ir a profundidades menores, para evitar posibles encuentros con yacimientos arqueológicos.

**Pedro Marín:** Respecto a la alcantarilla medieval recuerda que se explicó en la última reunión su puesta en valor como monumento medieval, donde se pudo ver su interés, lo que supone un aumento de presupuesto.

**6. Antonio Cesar. Asociación de Vecinos Málaga Centro.**

*Plantea que de las cosas que se solicitaron, algunas se han cumplido y otras no: la carga y descarga se debe seguir realizando, el control de acceso de vehículos se ha cumplido, la plataforma única la solicitamos nosotros, pero pensamos que debe estar protegida por algún elemento, los de quita y pon no nos parecen apropiados. Si nos parecen apropiados los bolardos de piedra o las bolas.*

**7. Francisco Rey Ortiz (técnico de la ONCE).**

*Las bolas están prohibidas por los problemas que suponen para las personas invidentes.*

**8. Antonio Cesar. Asociación de Vecinos Málaga Centro.**

*Responde que se pueden usar otro tipo de bolardos, pero que ellos apuestan por la plataforma única, pero dice que no solo haya diferenciación visual, sino también algún obstáculo (bolardo). Ellos no quieren bordillos por los problemas de accesibilidad que ello conlleva a las personas de movilidad reducida. Dice que llevan 25 años luchando porque la ciudad de Málaga sea horizontal y sin barreras, por eso no quieren bordillo, ni escalones.*

*Prosigue diciendo que le parece mejor ubicación para la carga y descarga la acera correspondiente al 101 de la calle Carretería, que la planteada en la intersección con calle Dos Aceras, por su proximidad al supermercado y al taller de motos.*

*Considera que la parada de taxi debería estar en calle Álamos, para dejar libre el paso en la curva de Carretería.*

*En cuanto a la limpieza propone eliminar las sopladoras, por el ruido que producen.*

*La línea 36 de la EMT debería tener su final en Vialia, para que sea una línea realmente funcional, ya que la actual no tiene uso.*

#### **9. Alejandro Villén. (A.V. Centro Antiguo).**

*Desea argumentar porque ellos se oponen a la plataforma única: dice que una cosa es la teoría y otra la práctica del día a día. La experiencia es la de la zona de Atarazanas por ejemplo, donde los vehículos invaden los espacios y los peatones circulan por donde pueden. Si la situación fuera distinta: la gente aparcará donde debe, la policía multará y hubiera cierto control no habría problema, pero la situación es bien distinta.*

*Agradecen que se les haya tenido en cuenta con el tema de las terrazas, dice estar contentos con el proyecto. Pero quieren el bordillo para que no se repita la misma situación que se da en calle Carcer.*

*En cuanto a la restricción de tráfico piensan que durante el día debería haber cierto acceso a las calles para el comercio.*

*Expresa su malestar por la justificación dada para el cambio a la plataforma única: normas de seguridad, y pide que se les informe de los verdaderos motivos del cambio a la plataforma única. Saben que ha habido reuniones con otros sectores, y consideran que hay ocultación.*

**Pedro Marín:** Responde que las únicas reuniones válidas de la mesa C: Carretería Álamos son las que se tienen aquí y se suben en acta a la página web. Cualquier otra reunión que no sea de la EDUSI, de otras áreas como Urbanismo, no tienen validez. No se oculta nada, lo que se decide, se decide en esta mesa, lo que se produzca al margen de ella carece de validez.

#### **10. Joaquín Navas. (A.V. Centro Antiguo).**

*Cree que lo que tiene validez es lo que se dice en esta mesa, pero opina que si hay reuniones al margen con influencia en el proyecto es importante.*

*Retoma el tema de la tribuna de los pobres, como espacio emblemático para los malagueños, que tiene sintonía con la otra parte del río y la escalera de la Goleta. Cuando solicitamos el ascensor, establecimos que queríamos conservar la escalera de la tribuna con su actual disposición. Dice que si la instalación del ascensor y del quiosco va a significar la modificación de la tribuna de los pobres, entonces se oponen a estas medidas, y se debería dejar el quiosco donde está actualmente. La principal reivindicación es la de preservar la escalera en su actual configuración. Pregunta por la seguridad de la escalera en la propuesta actual y pide que se le dé otra vuelta al proyecto en este tema.*

**Juan Antonio Marín:** Las barandillas de la escalera se dispondrán, lógicamente, aunque no se hayan incluido en la infografía. El trazado de la escalera es el mismo que el actual. La posibilidad de ubicar el ascensor en otro punto no es viable, por ser el punto de mayor diferencia de cota. Se podría revisar el volumen, pero no su ubicación.

**11. Joaquín Navas. (A.V. Centro Antiguo).**

*Entiende que se haya podido considerar esa ubicación como la mejor, y propone que se haga un concurso de ideas sobre la situación del ascensor. Propone que el ascensor este mas desplazado respecto a la escalera.*

*También dice que si se quiere poner en valor la ciudad, no entiende porque se tapa el muro de mampostería que hay junto a la tribuna de los pobres con un jardín vertical. También por los problemas de mantenimiento.*

**12. Antonio Cesar. Asociación de Vecinos Málaga Centro.**

*Recuerda que hace 20 años ya pedían un edificio de distribución y aparcamiento para motos y residentes, por lo que cree que el solar de calle Gigantes podría cumplir esta misión.*

**Alberto Ruiz:** Respecto al tema del jardín vertical señala que una de las razones por las que se propuso un muro vegetal es por la demanda de los vecinos de más vegetación en el centro. Esta propuesta vecinal se incorporó al proyecto en la reunión de la mesa C de mayo. En las dos reuniones de la mesa posteriores no se ha expresado voluntad en contra de los vecinos por esta propuesta.

**13. Joaquín Navas. (A.V. Centro Antiguo).**

*Dice que lleva razón, lleva varias reuniones exponiéndose esta propuesta, pero reivindica que se le suministre la información con antelación, ya que los temas les desbordan. Pide disculpas por habersele pasado este tema, pero ahora que lo ha estudiado en más profundidad, lo ha visto más claro.*

**Pedro Marín:** Aclara que en la documentación escrita y grafica entregada a la entrada, vienen un par de fotografías sobre la tribuna de los pobres antes y después de su modificación en los años 60. Explica que esta documentación, justifica que la tribuna de los pobres se trata de un elemento de referencia cultural de la zona, pero no de un elemento histórico. Resalta una cuestión importante sobre la sede de la lotería, que está sometida a una limitación de distancias por ley, al igual que pasa con las farmacias, por ejemplo. En cuanto al ascensor, se trata de mejorar la accesibilidad. Además la escalera no cumple con las condiciones de la normativa de accesibilidad en cuanto a sus proporciones.

**14. Joaquín Navas. (A.V. Centro Antiguo).**

*Argumenta que el Código Técnico de la Edificación solo es de aplicación a edificios, y solo a obra nueva. Aclara que no ha dicho que la tribuna de los pobres sea histórica, sino emblemática. Pone como ejemplo el cubo del Centro Pompidou como hito, que a pesar de su escasa antigüedad, ya constituye un elemento de referencia en Málaga.*

**15. Asun. (vecina).**

*Comenta que aunque los vecinos piden más verde, piden árboles, no paredes vegetales, porque eso no da sombra, no baja la temperatura y hay calles que son verdaderos hornos. Solo piden árboles, y no palmeras por favor.*

**16. Ángel Robles. (vecino).**

*Le gustaría comentar la desestimación de los espacios lúdicos para niños en el proyecto, porque hay escasez de estos espacios para los niños en el centro. No hay ningún espacio dedicado a los niños amplio, como una pista deportiva. El solar de calle Gigantes ha sido reclamado para este*

*fin. Además el colegio que existe en la plaza de la Constitución no tiene pistas deportivas, ni espacio suficiente. Recuerda que Málaga es ciudad amiga de la infancia, y no hay conexión entre dicho colegio y un espacio de esparcimiento. Plantear el solar de calle Gigantes como aparcamiento y carga y descarga, debería de tener en cuenta que desde la zona del Molinillo las vías de acceso son Ollerías y Álvarez-Gigantes, por lo que cree que habría un problema de tráfico. Por todo ello, cree que el solar de calle Gigantes se debe dedicar a zona de esparcimiento de niños y mayores.*

**Isabel Gámez (Directora del Área de Movilidad)**, expone que desde el Área de movilidad se cree que este proyecto es una oportunidad para mejorar la vida de los ciudadanos, mediante la restricción del tráfico de paso. De esta forma reducimos contaminación atmosférica, reducimos ruido y creamos una zona más peatonal para los vecinos que viven allí. Para apoyar esto da los siguientes datos: Las emisiones de CO2 actuales son de 923 toneladas/año, con la restricción propuesta pasaríamos a emitir 303 toneladas/año. Respecto al nivel sonoro, actualmente hay más de 75 decibelios y se podrían llegar a los 60 db.

Hemos estudiado la zona para ver cómo afecta esta podéis apreciar en el plano tres áreas manchadas en tres colores diferentes, teniendo en cuenta los residentes y garajes existentes en la zona. La zona azul es la de las personas que deben acceder a sus plazas de aparcamiento, y lo deben hacer a través del eje Carretería-Alamos. Se han tenido en cuenta todos los aparcamientos de estas zonas, diferenciándolos entre los de residentes y los de rotación, para poder garantizar su accesibilidad. La zona manchada en marrón es la de las personas que usan Carretería-Alamos para salir de la zona. La zona verde es la correspondiente a los que tienen que entrar y salir a través de Carretería-Alamos.

En la plataforma única que se ha planteado la velocidad máxima es 20 km/h., esto se marca mediante señales en el pavimento, junto con el uso compartido con la bicicleta, de forma que la circulación en bici sea más segura. Aunque no aparezca en el proyecto, esta señalización se incluirá.

Respecto a los puntos de control del tráfico restringido se ha pensado en poner dos puntos de control para el tráfico de paso, todos los vehículos autorizados podrán seguir pasando. El primer punto sería en el encuentro de Carretería con pasillo de Santa Isabel, este punto tendría una cámara, pero sin barrera, para que sea más ágil. El segundo punto sería en calle Álamos, en su encuentro con calle Mariblanca con el objetivo de controlar la salida de la zona. El motivo es posibilitar el acceso al centro para personas no autorizadas desde Cruz del molinillo y calle Ollerías hasta la plaza del teatro para después salir por Tejón y Rodríguez y calle Mariblanca. De esta forma se facilita un acceso a una parte de calle Carretería para las personas no autorizadas, de tal manera que se permita dejar a personas mayores o con movilidad reducida lo más cerca del Centro Histórico.

Los sentidos de las calles serían los mismos, salvo en postigo de Arance, que cambiaría de sentido para impedir el acceso a Carretería.

A final del mes de marzo se ha aprobado inicialmente la declaración responsable para la solicitud de permisos en los accesos al centro histórico. Tras un plazo de alegaciones se llevara a aprobación definitiva. Esta declaración responsable agilizará los trámites de las personas autorizadas a acceder al centro histórico, ya que además se puede hacer por vía electrónica.

Recalca que este proyecto es una oportunidad de mejorar la movilidad, la habitabilidad de la zona, la contaminación ambiental y la acústica.

En cuanto a la carga y descarga, piensa que el centro debe de funcionar, y se ha estudiado la posibilidad de dotar de una parcela dentro del centro que haga las funciones de punto de carga y descarga, para que sea viable el proyecto.

### Preguntas/Opiniones:

#### **17. Miguel Ángel Florido. (vecino).**

*Le parece loable lo explicado por la responsable de movilidad, pero cree que está incompleto.*

*¿Qué relación tiene la limitación de la velocidad con las aceras? ¿Porque los patinetes deben ir por las aceras? ¿No sería mejor que todos los vehículos con ruedas fueran por la calzada? Cree que esto atemperaría la velocidad de los vehículos, sin ser necesario la utilización de radar.*

*En cuanto a la seguridad, ¿Por qué yo no puedo ir por las aceras? Cuando una calle es de tráfico compartido debe haber una anchura entre fachada y calzada entre 1,80 m. y 2,00 m. libres. ¿Hay alguna calle en Málaga donde esto se respete? El alcalde se comprometió en calle Carcer a que no iba a poner mesas porque era de plataforma única. En todas hay terrazas. Por tanto, lo único que nos puede asegurar que es un compromiso ¿Qué base legal tiene ese compromiso?*

*En el proyecto anterior se contemplaban bordillos diferenciando calzada y aceras, estando los pasos peatonales elevados para evitar problemas de accesibilidad. El proyecto era bueno diferenciando las dos zonas. El problema de las aceras era que la calzada tenía 3 metros y la Agrupación de cofradías ha pedido 5 metros, por lo que piensa que se está engañando.*

*Expresa su miedo a que con el arbolado y el mobiliario urbano pase como con los naranjos del postigo de los abades, que se han sacado, una vez plantados, para la Semana Santa. Pone como ejemplo también los bolardos de piedra de la plaza de San Francisco, que se han girado para dar mayor cabida a las mesas de una terraza. Por tanto, cree que el Ayuntamiento no hace urbanismo para las personas, sino para otros intereses.*

*Dice que el proyecto anterior le ilusiona.*

**Isabel Gámez (Directora del Área de Movilidad)**, dice que está de acuerdo con la opinión expresada, “el peatón es el rey de la acera”. El Área está cambiando la ordenanza de movilidad para que los vehículos de movilidad personal vayan por los carriles bici o las calzadas, en ningún caso por la acera. En este proyecto hay calzada y acera, aunque estén al mismo nivel. En el caso de invadir la acera se podrá denunciar por la policía.

#### **18. Joaquín. (vecino).**

*Explica que vive en calle Casapalma, donde tiene vivienda y aparcamiento. Explica que el actual punto de control de plaza de teatro, controla el acceso a los aparcamientos públicos de Granados y Santa Lucía. Pero denuncia que los fines de semana se forma una cola desde calle Álamos al punto de control de plaza del teatro que tarda en recorrerse hasta 38 minutos. Porque el aparcamiento de Tejón y Rodríguez está lleno y los que esperan una plaza libre para entrar colapsan el acceso de los residentes. Pide que se regule de alguna manera.*

**Isabel Gámez (Directora del Área de Movilidad)**, dice que, a día de hoy, la intensidad media de Carretería Álamos es de 5.743 vehículos/día y en hora punta de 402 vehículos. Con la propuesta

de tráfico restringido este tráfico se reduciría notablemente, pasaríamos a unos 1.450 vehículos/día.

**19. Joaquín Jiménez. (vecino).**

*Explica que el tráfico que genera Tejón y Rodríguez va a estar siempre, y no tiene que ver con el tráfico de paso. El problema del atasco en plaza del teatro y calle Álamos va a llegar hasta calle Carretería.*

**Isabel Gámez (Directora del Área de Movilidad)**, Comenta que se irá viendo para ver cómo se mejora. Dice que se puede controlar el acceso a los aparcamientos desde el primer punto de control para controlar esos atascos.

**20. Francisco Cano. Asociación de Carretería-Andrés Pérez.**

*Dice estar en contra de la plataforma única y prefiere que se diferencien las aceras a otro nivel. Expresa su miedo a que los vehículos de carga y descarga respeten las zonas peatonales de acera, que no están preparadas para aguantar esa carga. ¿Cómo se controla eso? Ya se produce en otras calles y no se está haciendo nada.*

*Quiere saber si los puntos de control contemplan la entrada de clientes de los comercios para la recogida de mercancía.*

**21. Joaquín Navas. (A.V. Centro Antiguo).**

*Puntualiza que desde el mes de mayo pasado se solicitó un panel informativo del estado del aparcamiento de Tejón y Rodríguez, para evitar los atascos y los pitidos de los vehículos. Pide que se explique cómo se consigue la autorización de acceso si no se manejan los medios electrónicos.*

*Cree que el Área de movilidad se debe reunir con los vecinos para tener un contacto directo de los problemas, ya que ellos no detectan los problemas por no vivir en la zona.*

**22. Luis Ángel Morales. (vecino).**

*Tiene dos dudas: si este proyecto no tiene repercusión en otras áreas de la ciudad, que deberían verse en el planeamiento (Pepri centro). La segunda es en cuanto a la seguridad, dice que reducir el ancho de la calzada limita la velocidad y es más segura.*

**23. Victoria Romero. (A V Centro Sur Soho).**

*Sobre el proyecto de Trinidad Grund comenta que hay seis o siete álamos de varias décadas que van a ser talados.*

**Juan Antonio Marín Malavé (jefe de Servicio de la Gerencia Municipal de Urbanismo)**, responde que no son álamos, sino brachichitos, y que están deformados por sucesivas podas por inadecuación al espacio de la calle y conflictos con las fachadas de los edificios.

*Son árboles de 10 o 15m. de altura que nos dan frescor, y dice que no quieren que se corten y se sustituyan por naranjos.*

*En cuanto a Trinidad Grund, quiere que se garantice que no se van a instalar más terrazas que las que hay actualmente.*

**Isabel Gámez (Directora del Área de Movilidad)**, En cuanto al acceso de los clientes de los comerciantes es muy difícil. Habitualmente los clientes que acuden a comprar al centro acuden a los aparcamientos. En el caso de tener que recoger un mueble, por ejemplo, se puede solicitar autorización sin problema.

#### **24. Francisco Cano. Asociación de Carretería-Andrés Pérez.**

*Dice que del proyecto anterior al presentado ahora hay dos cambios muy drásticos: la limitación de los accesos y la plataforma única.*

**Isabel Gámez (Directora del Área de Movilidad)**, Contesta que si se quiere reducir el tráfico hay que restringir el tráfico. En cuanto a la solicitud de acceso mediante declaración responsable se puede seguir haciendo mediante presentación física en el Área.

En cuanto a tener en cuenta a los vecinos para tomar decisiones, recuerda que siempre se han sentado con los vecinos para tratar las diferentes problemáticas. Este proyecto se ha ido elaborando entre todos.

En cuanto a las colas de acceso al aparcamiento de Tejón y Rodríguez, se controlara mediante paneles de información para evitar atascos en el acceso.

**María Dolores Rico (jefa del Servicio de Mercados Municipales y Vía Pública)**, Comienza pidiendo disculpas por la ausencia en anteriores citas de participación ciudadana de este proyecto. Se ha estudiado como se podría dar forma jurídica al compromiso de no autorizar terrazas en la vía pública de este proyecto, manteniendo la actual del hotel Tribuna y modificando la del bar Baena. Se ha llegado a la solución de llevarlo a Junta de Gobierno Local, que ha sido aceptada.

Explica que el Servicio está actualmente reorganizándose, que se ha iniciado una colaboración con la asociación de vecinos y agradece esta colaboración.

#### **25. María Jose Mayorga (vecina).** Quiere apuntar que en calle Strachan los portales tienen terrazas delante. Denuncia que no se puede vivir.

**María Dolores Rico (jefa del Servicio de Mercados Municipales y Vía Pública)**. Se han instalado chapas de localización en todas las zonas del centro, para que sirvan para poder controlar los excesos dando seguridad al ciudadano sobre la ocupación realmente autorizada.

#### **26. Silvia Yolanda Pena. (A V Centro Sur Soho).**

*Agradece la colocación de las placas de delimitación de las terrazas. Pero denuncia que no se cumple la ocupación concedida y no se hace nada por parte del Servicio competente. No se creen nada acerca de este tema. Tampoco se cumplen los horarios.*

**María Dolores Rico (jefa del Servicio de Mercados Municipales y Vía Pública)**, manifiesta que existen excesos y comparte dicha visión, por ello y aunque la inspección en el centro esta designada a una única persona, desde principios de este año ya se han cursado doscientas

órdenes de retirada, y que se han iniciado actuaciones como suspensión de autorizaciones, por lo que solita que se dé tiempo al servicio, para que todas la planificación realizada tenga reflejo en la calle.

**27. Alejandro Villén. (A.V. Centro Antiguo).**

*Comenta que en la actualidad se ha intercambiado mucha información con el Servicio de Vía pública y parece que pinta bien.*

*En cuanto al compromiso de las terrazas en Junta de Gobierno local plantea una duda: ¿Lo que se apruebe en Junta de Gobierno de Local se debe mantener por parte del nuevo equipo de gobierno, en caso de que este cambie?*

**Pedro Marín:** Aclara que la Junta de Gobierno local es el equipo de gobierno de la ciudad de Málaga, y el Pleno es una especie de parlamento local que no tiene capacidad decisoria excepto en cuestiones como el planeamiento. Un Gobierno puede hacer una ley o cambiar otra. La Junta de Gobierno actual se ha comprometido a través del alcalde a respetar el tema de las terrazas en Carretería Álamos. Pero si hubiese cambio de Gobierno podría cambiar este compromiso.

*En ese caso, dice que prefieren el bordillo con más motivo.*

**28. Amanda Romero. (vecina).**

*Cree que no tiene sentido plantear zonas de carga y descarga si no se le ponen límites a los establecimientos turísticos. ¿Cómo se va a prever la demanda de carga y descarga si no paran de abrir negocios de hostelería y hoteleros? Sabiendo que hay muchos hoteles proyectados. Este tipo de negocios requieren de un suministro constante. El nivel de concentración de usos turísticos ya hace inviable, a día de hoy, la peatonalización de Carretería Álamos, si además de absorber la demanda actual de carga y descarga tendrá que asumir la de los nuevos usos turísticos. A lo que habría que añadir la subida y bajada de viajeros que usan estos establecimientos.*

*Dice que le produce frustración el hecho de venir a explicar los proyectos y que la contestación a las distintas medidas para el cumplimiento de la legalidad sea una carcajada colectiva por parte de los asistentes, fruto de la frustración existente.*

*En relación a las aceras denuncia que vive cada mañana como se ocupan sistemáticamente las zonas peatonales a distintas horas de la mañana en todas las calles: Molina Lario, Granada, Méndez Núñez, Carcer, entorno de la catedral, etc. "Es vergonzoso".*

*Se puede entender la falta de recursos, pero no se puede venir a decir "esto es lo que hay". Es el Ayuntamiento el que tiene que controlar todas estas cuestiones, y tendrán que pedirlo los propios funcionarios.*

*Pregunta si ¿hay algún tipo de planificación o medida que limite o plantee una moratoria de los usos turísticos? Sin esta planificación considera imposible que el proyecto pueda recoger los intereses de los vecinos.*

**Pedro Marín:** Considera que lleva mucha razón en lo comentado. Indica que en la web del OMAU hace uno o dos años se hizo una propuesta de regulación de usos e intensidades turísticas. Que no se aplique no quiere decir que no se haya intentado.

**29. Miguel Ángel Florido. (vecino).**

*Recuerda que también hace diez años se publicó un estudio del OMAU sobre los usos de hostelería por manzanas, y el grado de ocupación y que no se le hizo ningún caso.*

**30. Luis Ángel Morales. (vecino).**

*Propone que se publiquen en la web las autorizaciones de ocupación de vía pública, como hace el ayuntamiento de Madrid.*

**María Dolores Rico (jefa del Servicio de Mercados Municipales y Vía Pública)**, responde que se está estudiando esta posibilidad con el Centro Municipal de Informática, aunque no tiene plazos. Comenta que no hay problemas legales para dar esta información, sino que es un tema técnico a resolver.

**31. Asun. (vecina).**

*Quiere que se entienda la desesperación de los vecinos, y la desconfianza que existe, no hacia los técnicos, sino hacia los responsables políticos. Por este motivo quieren los compromisos por escrito y solicitan que se les faciliten los datos sobre las licencias en tramitación de apartamentos turísticos y de locales de restauración, para tener una previsión de futuro.*

**Alberto Ruiz:** Aclara que esos datos se deben solicitar al Departamento de Licencias de la Gerencia de Urbanismo.

**María Dolores Rico (jefa del Servicio de Mercados Municipales y Vía Pública)**, responde que puede facilitar las licencias de instalación otorgadas y solicitadas. Pero recuerda que la mayoría de las solicitudes son cambios de titularidad de licencias existentes.

**32. Francisco Cano. Asociación de Carretería-Andrés Pérez.**

*Pregunta que como se pueden limitar los usos turísticos en el centro y dice que los vecinos van a solicitar una limitación de estos usos para fomentar y mantener el uso residencial.*

**33. Amanda Romero. (vecina).**

*Cree que hay una situación alarmante de desbordamiento del turismo, y que sería urgente establecer una moratoria, hasta no se establezca una regulación que favorezca el uso residencial en el Pepri Centro con carácter prioritario. Esta moratoria se debería establecer para las licencias de apartamentos turísticos, hostelería e incluso hoteles. La moratoria no solo puede afectar a las nuevas licencias, si no incluir el traspaso de licencias existentes.*

*Explica que la situación es gravísima, porque están cerrando todos los comercios de alimentación, y los comercios tradicionales, de hecho en Carretería están desapareciendo los pocos que quedaban. Entiende que en esta situación de alarma, solo cabe dictar una moratoria, para luego ponerse de acuerdo en una normativa. Expone que es mucho más difícil arrebatar derechos adquiridos por grupos de negocio, que evitar que esos derechos se asienten.*

*Recuerda el problema de los "campamentos de plástico" de las terrazas, y explica cómo evolucionan: al inicio cumplen con la superficie reflejada en licencia, al mes amplían con dos mesas, y poco a poco van ocupando el espacio con mobiliario interno que no son mesas. La impunidad es absoluta.*

**34. Victoria Aragón. (vecina).**

*Recuerda que en el PGOU de 1983 se estableció la prohibición de instalar entidades bancarias en ciertas calles del centro. Posteriormente se cambió esta normativa para instalar la Caixa en la calle Liborio García. En cuanto al proyecto, pregunta que cuando termina el plazo para terminar el proyecto. ¿Cuándo se van a licitar las obras?*

*Dice que hay un sector comercial muy antiguo con una incertidumbre muy grande, al ser un cambio muy importante.*

**35. Noelia González. (vecina).**

*Pregunta dónde está el mobiliario para los mayores, que dice no haber visto.*

**36. Vecina.**

*Recuerda que los vecinos no quieren plataforma única y quieren bordillos altos, para que sean dificultosos de subir.*

**Pedro Marín:** Dice que la mesa, no es solo para desarrollar el proyecto, si no que dura hasta el final de la ejecución del proyecto.

**Juan Antonio Marín:** Quiere recalcar que en la reunión se han oído dos voces distintas: los que quieren bordillo y los que no lo quieren. Por tanto habrá que articular un procedimiento de consenso.

A raíz de estos comentarios, se origina un acalorado debate sobre las distintas posturas y opiniones y sobre cómo se deben resolver esta falta de consenso. Miguel Ángel Florido dice que fueron los técnicos los que presentaron el proyecto con bordillo, y Antonio Cesar defiende que su asociación pidió plataforma única al principio, explicando el porqué y pidiendo bolardos.

Se cierra la sesión por no disponer de más tiempo, ya que el Distrito Centro va a cerrar.