

## El estudio del tráfico y el rascacielos

Rafael Esteve Secall, *Maître en Ciencia Urbana y Regional*

Textos autorizados por el autor para su publicación en IEUS, publicados inicialmente en “Málaga Hoy” el 5 de febrero de 2023

Entre las irregularidades administrativas que “adornan” el proyecto del rascacielos del puerto apenas se ha hablado del “Estudio de Tráfico y movilidad para la implantación de nuevos usos en el Dique de Levante”. Fue encargado por la Autoridad Portuaria el 30 de abril de 2015, casi un año antes del acuerdo de dicha Autoridad -febrero 2016- para la “Modificación del Plan Especial” que cambió a uso hotelero la plataforma del dique de Levante. Estudio de Tráfico que tuvo entrada en la Gerencia Municipal de Urbanismo en octubre de 2015. Su objetivo era analizar los nuevos flujos de movilidad que se producirán asociados a las nuevas actuaciones previstas en el Dique de Levante, concretados en: “Nueva estación marítima de cruceros, un nuevo Hotel y un Acuario“. Un estudio que era lógico se abordase de forma genérica; pero, ¿que se concretara sobre las características hoteleras del proyecto ganador del “pseudoconcurso” (35 plantas, 350 habitaciones y 500 aparcamientos, centro comercial, casino y centro de convenciones y congresos) incluyendo la infografía del mismo (p. 33)?

¡Y se había hecho esta tramitación administrativa cuando ni siquiera existía una petición de concesión administrativa por los cataríes, que tuvo entrada en el registro de la Autoridad portuaria el 8 de junio de 2015!

Esto significa que se encargó un trabajo sobre un proyecto que no existía legalmente; que se envió al Ayuntamiento con sus conclusiones; y que, finalmente, se utilizó para completar la documentación (sustituyendo la Autoridad Portuaria al peticionario de la concesión, como ocurrió con el Estudio de Viabilidad Económica) de lo que después sí existió: el “pseudoconcurso” (competencia de proyectos), celebrado en 6 de julio de 2017.

Concurso convocado y culminado bajo la condición de que los órganos urbanísticos competentes aprobasen la modificación del Plan Especial y el ministerio de Fomento la Delimitación de Espacios y usos del Puerto (DEUP), cuando cabía la posibilidad de que no se aceptaran o las condiciones urbanísticas fueran otras.

¿A qué conclusiones llega el Estudio de Tráfico? Las tres más importantes fueron:

1ª. “La movilidad E-W y N-S en las zonas residenciales de la Malagueta y paseo de Reding no se verán afectadas por la implantación de los nuevos desarrollos propuestos por el Puerto de Málaga en el Muelle de Levante.”

2ª. “El escenario presenta un nivel operativo óptimo y suficiente capacidad ... y, por tanto, se deduce que no se van a generar situaciones de colapso por las nuevas demandas generadas, ni a corto, ni a medio ni a largo plazo.”

3ª. “El éxito de la gestión de esta nueva demanda no pasa por la creación de mayor oferta física de viario y de la construcción de nuevas conexiones, cosa que es posible, sino por la necesidad de potenciar ejes e infraestructuras para la mayor utilización de los modos más sostenibles de transporte”.

Ciertamente, no parecen unas conclusiones muy “acertadas” pues, sin entrar en aspectos técnicos más profundos, resulta evidente que estaban decididas de antemano para “vestir” de ropaje técnico un proyecto que no existía al encargarse el Estudio.

Por otro lado, utilizar datos sólo de siete días laborables de septiembre del 2014 es muy insuficiente y sesgado pues no se tuvieron en cuenta los tráficos vespertinos, ni los días punta que aumentan constantemente por los diferentes atractivos que la ciudad genera a lo largo del año: Carnaval, Semana Santa, Feria, Navidad y sus luces, eventos especiales, puentes, fines de semana, etc....

Abundando más señalemos dos carencias importantísimas del Estudio que, a mi juicio, lo invalidan rotundamente

Primera, la mayor parte del tráfico que generará el hotel no se debe al movimiento de viajeros -lo único que se tiene en cuenta en el Estudio de Tráfico-, sino a la atracción originada por la zona comercial, el palacio de convenciones y el casino proyectados que, según el informe de Viabilidad Económica, supone el 55 por ciento de los ingresos del hotel. Por lo tanto, no es aventurado afirmar que estas actividades complementarias causarían una importantísima generación de tráfico no cuantificada. ¿Por qué se ha ignorado? La respuesta es triple: a) por no “despertar” una eventual oposición técnica municipal al rascacielos; b) porque la verdadera preocupación de los promotores es el negocio inmobiliario enmascarado que, como se sabe, está prohibido por ley en terrenos portuarios; c) porque no había voluntad de estudiar cabalmente el problema, sino que se trataba de un mero trámite para allanar el camino administrativo.

Segunda, resulta sorprendente no valorar la influencia del aparcamiento del muelle uno, con más de 900 plazas, en funcionamiento desde 2011, como factor de atracción de tráfico ligado a la zona comercial y de ocio del muelle uno e, incluso, cada vez más, al propio centro urbano.

A todo esto, pasada la pandemia, los colapsos de tráfico en la zona son cada vez más frecuentes y duraderos. Se producen no sólo en el triángulo circulatorio de la Malagueta sino en todo el eje litoral este-oeste, a lo que se añade la nueva política municipal de restricción del tráfico motorizado y los proyectos de soterramiento del cordón litoral desde el Muelle de Heredia hasta el hotel Miramar.

¿Cómo se compadece la incidencia del complejo hotelero portuario con el proyecto estrella del soterramiento del cordón litoral? ¿No sería imprescindible realizar un estudio de tráfico generado por el rascacielos hotelero, plenamente solvente, antes de tomar una decisión que pueda agudizar los ya muy graves problemas actuales, que también lo son de seguridad? ¿No habría que estudiar en profundidad los problemas de seguridad de todo tipo que se provocarían al barrio de la Malagueta, y en los que incurre el propio rascacielos hotelero? No hay nada al respecto.

¿No es una insensatez que la autoridad municipal dé licencia para construir ese mamotreto, sin saber qué influencia va a tener sobre uno de los problemas más graves que tiene la ciudad? Porque si hay un lugar donde nunca debería hacerse un complejo hotelero de las características enunciadas, y sólo desde la perspectiva del tráfico, es precisamente la explanada del Muelle de Levante.

¡Qué bueno sería que nuestros representantes municipales adoptaran por unanimidad la decisión de enterrar el proyecto, entre otras múltiples razones, por los problemas y consecuencias de todo tipo “que ese disparate del rascacielos portuario puede crearles a los malagueños”!

