

JORNADAS DE DEBATE PARA UNA MÁLAGA HABITABLE, VERDE Y SOSTENIBLE

1. INTRODUCCIÓN. UN MODELO DE CIUDAD QUE RECHAZAR.

En 2011, de las diez principales ciudades del país, Málaga era la ciudad más endeudada de toda España con gran diferencia en lo que respecta a deuda por habitante. Esa deuda tenía que ver con la desastrosa gestión del equipo de gobierno del PP dirigido por Francisco de la Torre, nuestro todavía alcalde. Toda la política del PP partía de la base de que Málaga debía sobrepasar a Sevilla en población. Según esos planes, Málaga ya debía de haber superado los 700.000 habitantes (Málaga tiene ahora unos 590.000 habitantes) en la creencia de que el boom de la construcción iba a continuar permanentemente. En 2011, cuando la Gran Recesión iba por su tercer año, redactaron un PGOU en un ejercicio delirante donde exponían la misma idea pues, con crisis o sin crisis, su modelo implicaba que todo se debía construir.

Esta megalomanía instalada en el PP malagueño no tiene en cuenta que esta ciudad está constreñida por la presión de la cadena montañosa que llega al mar y que “alarga” la ciudad, dificultando bastante su conexión. En vez de concentrarse en lo que ya hay construido, utilizando los pocos espacios no construidos para generar parques, infraestructuras colectivas de transporte y equipamientos sociales, el PP quiere ocupar cada centímetro en función de los intereses de constructoras, inmobiliarias, operadores turísticos o grandes empresas en general que quieren instalarse en Málaga, poniendo la ciudad a su servicio.

La política de Francisco de la Torre, cuyo padre y él mismo fueron ricos propietarios de sierras, suelos urbanos y muchos pisos, es bastante lógica y coherente: defiende a los suyos. Para los ricos y propietarios, en función de quienes se hace lo fundamental de la política en esta ciudad, una minoría tiene derecho a hacer negocio en base a la inmensa mayoría. En el anterior boom inmobiliario los mismos pisos de 80 metros de segunda mano de barrios obreros, que podían costar en 1997 unos 30 o 40.000 euros, nos los vendieron 10 años después por 150.000 o más. Los pisos nuevos se vendían más caros, más los intereses del crédito. Una minoría multiplicó su patrimonio por 2, 3 y 4 en esta ciudad y en este país, a costa de la inmensa mayoría de la población. Siguen pensando y actuando igual.

Nuestra filosofía reside en que esta “losa de cemento” que mayormente es Málaga ya es invivable para una mayoría de sus habitantes. Queremos decir BASTA. No queremos una “Málaga, grande y libre” para una minoría, sabiendo además que hay planes en ejecución, o aprobados, que van a desfigurar de manera irremediable nuestro territorio más allá de lo aguantable.

El PP, junto con gran parte de la red de poder que ha tejido en los barrios, se llena la boca de *malagueñismo*, pero no tiene tapujos en sepultar la historia originaria de Málaga, construyendo sobre ella, en la Merced, Neoalbéniz o el Astoria. Como de construir se trata, obteniendo pingües beneficios de por medio, liquidan aquellos edificios, barrios y elementos originarios que han dotado a nuestra ciudad de su carácter originario.

"...En 2016, el geógrafo Anton Ozomek había publicado un estudio que alertaba que de los 1.280 edificios incluidos en los límites del centro histórico —declarado Bien de Interés Cultural— casi la mitad habían sido ya demolidos desde 1957. La etapa en la que el ritmo destructor se acelera es la reciente. En los primeros 16 años del siglo XXI cayeron 218 inmuebles, frente a los 355 de los 42 años anteriores. Otros muchos lo han hecho de manera completa o parcial en los últimos siete años. Y no solo en el centro histórico, también en otros puntos de la ciudad, como ya le ocurrió a barrios completos como La Coracha o a su legado industrial, hoy eliminado...", El Perchel, El Bulto, la Trinidad, Capuchinos...

En este sentido, nos oponemos por método, salvo excepciones contadas, a la política urbanística, constructora, de transporte y medioambiental del PP malagueño, pues incide en esta desastrosa manera de entender la ciudad como mera mercancía al servicio de unos pocos.

En los dos últimos años hemos recorrido Málaga de punta a punta. Y la idea con la que siempre hemos conectado, incluso ante muchos votantes del PP, es que hay **dos Málagas**: la del Centro, algunos barrios adyacentes y de casi toda la parte Este de la capital, a la que se viene a sumar la de los crecientes turistas europeos de alto poder adquisitivo asentados en la ciudad; y luego estamos EL RESTO. Solo que “el resto”, la Málaga popular y obrera, somos la inmensa mayoría. Somos aquellos que vivimos en barrios sucios y con insuficientes servicios sociales, cuya juventud se ve impelida a huir de la ciudad ante los bajos salarios y alto precio de la vivienda en mucha mayor medida que en ninguna capital andaluza.

Barrio a barrio acabaron barridos del mapa. Hoy entendemos que barriada a barriada muchos de los problemas que nos afectan no los podemos solucionar solos por nosotros mismos (transporte, precio de la vivienda, impuestos municipales...). Las barriadas populares necesitamos unirnos.

Como han declarado recientemente nuestros compañeros de *Canarias p'álante* “...reivindicamos la afirmación ‘todo lo cotidiano es político’, por eso hemos dado otro paso al frente como agentes políticos autorizados para hacer política y participar en la toma de decisiones políticas...”.

Málaga Ha Vesos (MHV) somos un sujeto político. Reconocemos que solo por nosotros mismos, ni aunque tuviéramos el apoyo de la mayoría de la población en Málaga, no podríamos revertir toda una serie de injusticias que afectan a nuestra ciudad. Muchas cosas solo pueden empezar a ser solucionadas a nivel estatal. Por eso propiciaremos la celebración de encuentros e intercambio de programas como éste, y otras ideas y estrategias, con plataformas ciudadanas parecidas de otras ciudades, provincias o regiones del conjunto del Estado. Laboraremos porque haya ciudades y autonomías rebeldes que luchen por cambios profundos en la estructura social y económica del conjunto del Estado en favor de la inmensa mayoría de la sociedad.

Si pudiéramos darle a un “botón mágico” lo pulsáramos para parar ya cualquier actuación fundamental del actual Equipo de Gobierno. Como realmente ese botón mágico no existe, solo nos queda denunciar cada uno de esos proyectos, luchar por retrasarlo al máximo, esperar a que haya un cambio en las próximas elecciones municipales y, lo más importante: ayudar a organizar una resistencia colectiva del máximo de malagueñas y malagueños, junto con sus asociaciones, organizaciones y movimientos de lucha. Esa organización colectiva, que aspiramos a multiplicar sobre la ya existente, necesita un programa y una estrategia. Ese es el sentido de este documento, que es un acercamiento a la realidad que vivimos, una aproximación sometida constantemente a debate y a revisión en función de los intereses de la inmensa mayoría que habitamos esta ciudad.

2) PONENCIA SOBRE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

Hay un debate fomentado por el empresariado y la derecha malagueña sobre la construcción urgente de toda una serie de infraestructuras de transporte en la provincia. Ese debate es tanto más acuciante en la medida en que se agota el plazo para solicitar los fondos *Next Generation*. El usar y abusar de los fondos públicos (de nuestro dinero) siempre fue una actividad de primer orden para el empresariado malagueño.

Lo primero que decimos desde MHV es que cualquier planteamiento de los empresarios malagueños, en particular de los de las empresas de construcción y servicios públicos, no tienen ninguna autoridad para nosotros (junto a la de los partidos que siguieron “a pies juntillas” sus consejos). Fueron los principales defensores de la construcción de la línea de AVE Sevilla-Málaga, que nos costó 1.200 millones de euros y nunca va a ser rentable, ni económica ni socialmente, mientras el transporte de cercanías y regional ordinario se recortó o paralizó.

Parte de esta campaña orquestada se centra en la construcción del tren litoral, pero sin ver quién paga, cómo y por qué. Ahora alegan que “la sociedad civil” lo solicita ¿Y la torre del puerto? ¿Y la regulación de las viviendas turísticas? ¿Y el acceso a la vivienda para la clase trabajadora? Si la sociedad civil lo pide, ¿la sociedad civil no tiene derecho a pedir responsabilidades a los alcaldes y responsables políticos que no hicieron reservas de suelo hace 25/30 años, cuando ya se tenía que haber construido esa obra?

Desgraciadamente, no sólo la culpa es de alcaldes comprados las más de las veces por constructoras. La propia administración autonómica (entonces en manos del PSOE), desgraciadamente miró para otro lado en la etapa del “glorioso” boom de la construcción, sin obligar a través del POTA (Plan de Ordenación Territorial de Andalucía), aprobado en 2006, a reservar el suelo para el Cercanías a Estepona. Las consecuencias las pagaremos todos, pues el espacio ya está ocupado mayormente. Gran parte del futuro y necesario trazado deberá hacerse de forma soterrada, lo que multiplicará el coste de las obras.

Pedimos la adopción de todas las medidas legales extraordinarias posibles para hacer pagar el coste de este futuro Cercanías a las empresas que se beneficiaron del territorio que debe ocupar el futuro Cercanías. Pedimos la inhabilitación de aquellos políticos que permitieron este desaguizado que va a multiplicar el coste de dinero público para esta infraestructura.

Por tanto, frente a las prisas de gente muy interesada en chupar aún más de la teta del Estado, desde MHV creemos que lo primero, más urgente y fundamental, es la realización de un PLAN de infraestructuras que ponga en valor todo lo que ya tenemos a través de la **intermodalidad del transporte**. Es decir, la unión de todas las redes de transporte dentro de una red interconectada de la manera más amplia y armoniosa posible, junto al fomento e integración de una red de carriles bici y la peatonalización de crecientes partes de la ciudad. Para lograr esto el **Billete único de transporte**, para transbordar entre Cercanías, metro, EMT y la red de carriles-bici es decisivo.

El billete único, con capacidad de transbordo a precio popular, quitaría inmediatamente de las calles de Málaga decenas de miles de coches de sus calles. Se podría empezar a poner las bases para un urbanismo que nos hiciera la vida más armoniosa en los barrios, ganando espacios físicos para disfrute, descanso y jardines. Ahora mismo, lo más impopular en toda barriada es cualquier obra por necesaria que sea que quite aparcamientos que, con el desastre al que ha llevado el PP el transporte público en esta ciudad, se ven como absolutamente imprescindibles.

Sin embargo, tomando como base el billete único se puede acometer la integración intermodal de los diferentes transportes y, a partir de ahí, sí planificar las futuras inversiones de infraestructuras.

Aunque hay cosas válidas en él, no aceptamos en absoluto el *Plan de movilidad urbana sostenible de Málaga* del ayuntamiento. En todo caso es una base, una vez revisado críticamente, para esbozar un nuevo diseño de movilidad en función de los intereses de la mayoría de la población existente.

Creemos que un aspecto que condiciona negativamente la intermovilidad en nuestra ciudad es el diseño del metro existente.

Denunciamos las cláusulas escandalosas de la conformación de Metro Málaga S.A, y de los diferentes pactos a los que llegaron los representantes de la administración local y regional para la puesta en marcha de sus obras desde el 2004. Pactos que siempre beneficiaron a los accionistas privados, que poseían inicialmente el 75% del capital (FCC, Sando, Vera, Azvi, Comsa, Cajamar y Banco Santander inicialmente), que luego vendieron su participación por un múltiplo a un fondo de inversión australiano y otro francés, para luego venderlo ambos por otra cantidad multiplicada al actual fondo francés, propiedad del banco francés Natixis, que posee actualmente el 76,3% de las acciones totales del metro.

En su origen, Metro Málaga S.A. (como Metro Sevilla S.A.) se presentó como un innovador proyecto de colaboración público-privada. La letra pequeña del contrato planteaba que las administraciones (local,

regional y estatal) no sólo correrían con la tercera parte de la inversión inicial, sino que pagarían el canon final de subvención de billete (la diferencia entre el precio medio de venta al público y la "tarifa técnica" de coste real, que se preveía entonces que iba a ser de "tan solo" 1,94 euros por viajero). Además, correrían de su cuenta las desviaciones de gasto futuras. **ADEMÁS, el beneficio que garantizaba la Junta de Andalucía a los accionistas, pasara lo que pasara, se elevaría al 10% anual, aparte de la subvención de la tarifa técnica. Eso no era negocio, era un regalo consciente a las constructoras.**

Sobrecostes previsibles, retrasos en las obras y todo tipo de ineficiencias llevaron a la casi paralización del proyecto, mientras la administración pagaba crecientes sumas de dinero anuales a los accionistas: 32 millones de euros en 2014, 63 en 2015, 65 en 2016, 67 en 2017, 70 en 2018... En 2014 se desbloquearon las obras hasta el centro de la ciudad a cambio de revisar el contrato inicial para darle aún más concesiones a los accionistas privados. El coste de la tarifa técnica pasó entonces de 1,94 euros por viajero a 4,21 euros ¡El robo legal se amplió!

Peor aún. En aquellos días se estimaba una inversión para la construcción de las líneas 1 y 2 de unos 360 millones de euros. Ahora se sabe que con la nueva línea en construcción al Hospital Civil, el coste final se irá por encima de los 1.000 millones de euros. Es decir, cuando se acabe la actual obra hasta el Hospital Civil, cada kilómetro del metro malagueño nos habrá costado 67,5 millones de euros, por los 37,5 millones del kilómetro del metro sevillano. El coste del kilómetro del de Granada, un metro enteramente público y en superficie, sufragado mayormente con subvenciones europeas, es astronómicamente inferior.

La última revisión contractual, formalizada a finales de 2020, precisa las cantidades a abonar a los socios privados entre los años 2022-27, por una suma total de 640 millones de euros: a 106,7 millones de euros de media cada año.

Hagamos una sencilla regla de tres para tener una idea del saqueo de la hacienda pública que se esté llevando a cabo sin que se escuche a grupos políticos de ninguna clase exponerla públicamente: si en 2014 la Cámara de Cuentas evaluó, para un coste previsto de 360 millones en obras, un coste de explotación final (gracias a la fórmula mágica de los estatutos modificados de Metro Málaga SA) que iba a ascender en 2042 a 2.622 millones de euros ¿A cuánto se elevará la factura final, con los sobrecostes y retrasos que se siguen sucediendo para una obra que finalmente superará los 1.000 millones de euros?

Increíblemente, ante semejante robo consentido de nuestro dinero, ningún partido ha hecho una campaña mínimamente seria contra este engendro ni se ha planteado tomar medidas legales o de inhabilitación para los cargos públicos que permitieron semejante saqueo de nuestro dinero.

Lo primero a demandar es la denuncia legal de este contrato, basándose en los sobrecostes arbitrarios que han sido norma en una veintena de ocasiones, como denunció el Tribunal de Cuentas en 2015. Los accionistas privados ya chuparon bastante. Pedimos la expropiación de la empresa y la inhabilitación de los cargos públicos que tomaron parte activa en este saqueo público de nuestro dinero. Hay que concienciar a la ciudadanía de esto y luchar porque las candidaturas y partidos políticos progresistas se hagan eco de estas denuncias a nivel regional y estatal. Pero conseguir esto va a ser una batalla donde tendrá que haber en primer lugar una movilización social en las calles muy importante, tanto en Sevilla como en Málaga.

En el corto plazo, hay que pensarse, "y muy mucho", el meter más dinero dentro de esta "fórmula mágica", pues el dinero resultante que paga la administración se incrementa geométricamente. No olvidemos que los pagos para subvencionar el billete del metro están basados en "previsiones futuras de uso de viajeros" un tanto optimistas: mientras menos millones de usuarios hay, más paga la administración; mientras más se dilatan las obras, más paga la administración; mientras más costes hay, más paga la administración... Las cláusulas del contrato que garantizan el coste tan brutal de la tarifa técnica impiden en la práctica la adopción del billete único que integre Cercanías/EMT/metro a un precio asequible.

En lo que respecta al PTA, creemos que lo más urgente es la llegada del Cercanías, cuya construcción, por ejemplo, en paralelo a la A-7056 desde la red existente en Campanillas, sería lo menos dañina para el medio natural, con las menos expropiaciones de suelo posible, y relativamente barata. Ese Cercanías permitiría el traslado de hasta diez veces más pasajeros al PTA en las hora punta que el metro (a la entrada y salida del trabajo), que es cuando más falta hace. La última estación del metro en la universidad está más alejada y parte de su recorrido debería ser bajo tierra.

Creemos que, debido a la ocupación del terreno existente en la zona este de la ciudad, lo más adecuado para mejorar la movilidad hacia Rincón de la Victoria es un sistema de autobús/BRT o similar, además de incrementar la frecuencia de paso de las líneas de la EMT.

La reforma que ha hecho el ayuntamiento del túnel de la Alcazaba de Málaga excluye un carril bici, ignorando la seguridad y la movilidad sostenible. Pedimos por tanto la revisión de este aspecto.

Demandamos también:

- Red de carriles-bici interconectando todos los distritos de la ciudad junto a una Red de aparcamientos seguros para bicicletas.
- Incremento de la flota de autobuses urbanos con frecuencias adecuadas. Creación de líneas transversales de bus entre distritos (que no pasen necesariamente por el centro), logrando la comunicación efectiva y directa entre todos los distritos de la ciudad, así como acceder a zonas habituales de concentración laboral de la ciudad (PTA, polígonos industriales) y hospitales públicos. Desarrollo efectivo del abono de Transporte Intermodal (Bus, Bici ciudad y negociación con Junta de Andalucía, Metro y transporte interurbano en área metropolitana).
- Creación de nuevos carriles VAO (Vehículos de Alta Ocupación para reducir el tráfico y la contaminación) en las vías de acceso a la MA20 (circunvalación de Málaga) y A7.
- Aparcamientos disuasorios en los accesos principales a la ciudad, conectados con el transporte público y con puntos de alquiler de bicis.
- Una red de metro en superficie (metrobús o BRT) coordinada con la red de buses urbanos.

3) PONENCIA SOBRE VIVIENDA

Las políticas de vivienda desde el franquismo hasta hoy en día se han destacado por fomentar la propiedad de la misma, incluso para sectores de la clase trabajadora que no pueden mantener las infraestructuras básicas de su edificio. En base a esta situación, España es hoy el país de la UE con mayor peso de la vivienda privada. Según las estimaciones de la OCDE, en torno al 76% de la población de España reside en una vivienda de su propiedad, por encima del 70% promedio de la Unión Europea y muy por encima del 51% de países como Alemania.

El crecimiento de los precios de la vivienda, junto con los salarios mileuristas de la juventud y población trabajadora más pobre provocó desde la Gran Recesión un aumento inexorable del alquiler. Se estima un aumento de 1,3 millones de viviendas adicionales en el parque de vivienda en alquiler respecto a 2007. De partida, desde entonces hubo un crecimiento de la demanda de alquiler y un nicho de negocio con el que especular cada vez más.

El precio de la vivienda en Málaga ya es un 50% más caro que hace diez años. Málaga y Valencia son las dos capitales de provincia donde más ha subido el precio del alquiler entre 2015-22 según el Banco de

España. La creación neta de hogares nuevos supone más del doble que el de oferta de vivienda nueva. Es la desproporción mayor existente en toda la democracia, lo cual empuja más a la subida de precios.

En Málaga, entre los años 2017 y 2023, se han ejecutado 812 pisos protegidos frente a 32.486 viviendas libres. La Málaga de Paco “el de las torres” ve crecer sucedáneos de rascacielos que nos roban el horizonte para que sus caros pisos sean la segunda, tercera, o cuarta residencia de europeos de alto poder adquisitivo, mientras nuestra juventud se ve obligada a emigrar por no poder acceder a la vivienda.

El alcalde prometió antes de las últimas elecciones construir 4.100 VPO pero, independientemente de que no estarán terminadas en 2027, había en la primavera de 2024 más de 26.000 familias apuntadas para poder recibir una VPO. Ahora hay más de 30.000.

En el tan aclamado y juvenil distrito Z las VPO's llegan a alcanzar los 226.000 euros, un precio inalcanzable para la mayoría de los que la necesitan. Previendo esto, el ayuntamiento también ha permitido elevar el umbral de renta de quienes pueden acceder a ella: si cobras 44.000 euros, podrás comprarlas. Un escándalo. Ya sabemos los hijos de *quién* van a ir a este barrio *Premium* de VPO.

El problema de la turistificación está íntimamente ligado al de la vivienda. Una de cada tres viviendas en alquiler en Málaga es turística. La provincia cuenta con más de 40.000 viviendas turísticas “legales”, más del 11% de todas la que hay en el conjunto del país, según el INE. En Barcelona el alquiler llega al 33% del total de la vivienda, pero en Málaga capital apenas supera el 13%, lo que da idea de la cantidad de hombres y mujeres de 30, 40 y más de 50 años incluso que se ven obligados a vivir con sus padres.

La presión del turismo se ha trasladado a medio y largo plazo al mercado de la vivienda. En Málaga casi el 50% de la vivienda que sale al mercado se paga al contado, es decir, hablamos de grandes propietarios, inmobiliarias o fondos de inversión. De las viviendas restantes, los últimos datos del 2023 decían que el 67% de la solicitud de créditos para la compra de vivienda son realizados por extranjeros no empadronados en nuestra ciudad. En barrios obreros muy degradados pero cercanos al mar, como toda carretera de Cádiz, la subida de alquileres es insostenible. La reciente medida del ayuntamiento de prohibir los pisos turísticos en el centro, parte de Huelin y la mayor parte de la zona este, no hace sino dirigir toda la demanda a las barriadas obreras, que van a ver redoblada la presión sobre sus precios.

Es imposible de entender el proceso actual sin tener en perspectiva el gigantesco proceso de ultraliberalización que se ha generado a nivel mundial desde los años 80 del siglo XX (neoliberalismo), con especial énfasis en nuestro país desde la década de los 90's. El trasvase de riqueza que se ha dado mayormente hacia el 1% de la sociedad, pero también hacia el 15% que la sigue, ha sido gigantesco: empresas públicas privatizadas, previa refinanciación por parte del Estado; boom inmobiliario desde 1996 hasta 2008, que infló por 4-5-6 veces el precio del suelo dependiendo de la zona del país... Más allá de la distribución desigual de la renta, que también se ha exacerbado, lo determinante ha sido cómo un sector de la sociedad vio duplicado o triplicado su patrimonio en el último cuarto de siglo gracias a la inversión en suelo y pisos, lo que ha hipotecado a dos generaciones enteras. ESTA ES LA CUESTIÓN QUE POCOS SEÑALAN ¿Aceptamos este proceso como irreversible?

Si lo aceptamos, aceptamos con él que la vida para las futuras generaciones consistirá en estar hipotecadas entre 30-50 años para comprar una vivienda, o que en determinadas zonas una pareja destine un sueldo entero al pago de alquiler. Nosotros no debemos aceptarlo.

La idea *liberal* que se logró meter en la cabeza de la gente era que puedes ser propietario de tu vivienda pagando una cuota (la de la hipoteca) como objetivo central de tu vida. Se institucionalizó la idea de que pagar un alquiler similar a la hipoteca era, a lo largo de los años, una solemne tontería. Al cabo de los años, podías ser propietario de tu vivienda, que nunca baja de precio, lo cual no es cierto exactamente, como vimos en 2008-15.

Para tener plena conciencia del grave hándicap que se generó hay que recordar que, incluso en el Reino Unido, después de muchas décadas donde predominaron políticas conservadoras y el *thatcherismo* más cruel, las administraciones conservan un poder importante a la hora de regular el mercado de alquiler. En España no es así.

La alternativa liberal (de derechas), defendida por el PP, Vox y sus economistas y medios periodísticos afines pasa porque el Estado facilite los trámites para construir más y más rápidamente. Ellos dicen que no hay problemas de suelo. Nosotros decimos que en ciudades como Málaga sí lo hay: los terrenos que están en las vegas del río Campanillas y Guadalhorce son limitados. Construir 20 o 25.000 viviendas al mejor postor, agotando dichos suelos en las actuales circunstancias, es un auténtico dislate.

En muchas ciudades por tanto, enfrentados en el mercado “el crecimiento del precio del alquiler” frente al “crecimiento del precio de compra de vivienda”, con las leyes del mercado en la mano y a las expectativas futuras desencadenadas, la aritmética aparentemente sigue enseñando que es preferible asegurar una vivienda en propiedad que “tirar” dinero con el alquiler.

Millones de clases medias propietarias europeas siguen aspirando a comprar las, para ellos, más asequibles viviendas del arco mediterráneo. Las clases medias propietarias españolas, y sectores de la aristocracia obrera, ven una inversión segura en este “activo” que no deja de revalorizarse ante la demanda existente, con una oferta desangelada ante el parón de la construcción de vivienda social.

Recordemos: el alquiler social representa el 2,5% del parque de viviendas, contra el 17,6% de Gran Bretaña o el 30% de los ultraliberales Países Bajos.

Darle la vuelta a esta situación es urgente y solo se puede hacer con una intervención fulminante por parte del Estado en defensa de los intereses de la mayoría social. Claro que es progresivo desincentivar la inversión en los bienes raíces (suelo), eliminando de la psicología social la idea del rentismo, que ahora está atrincherada entre las clases medias propietarias y las aspirantes a serlo.

Estamos ante una situación de **Emergencia Habitacional**, que se ha visualizado a los ojos de todos a raíz de la movilización de masas en Canarias el pasado 20 de abril. Lo primero que tiene que hacer el gobierno estatal es decretar la Emergencia Habitacional en todo el Estado en donde, en conjunto, subió el precio de la vivienda en más de un 30% en los últimos 5 años. Se requieren soluciones en todo el Estado.

La vivienda es un bien necesario para vivir y toda persona tiene ese derecho. Punto. Toda ley se debe supeditar a este derecho. Para ello hay que cambiar YA las leyes que hagan falta. El Estado debe garantizar que una persona o familia no dedique más del 30% de su renta para el alquiler de una vivienda pública, que es lo que pedimos el movimiento en lucha como algo necesario para empezar a vivir dignamente. Por eso, como en el agua, educación o sanidad, el Estado debe intervenir para garantizar este derecho fundamental. Hay recursos de sobra en la sociedad para trasvasar una parte del ingente patrimonio acumulado por los ricos en las últimas décadas a este campo.

Como hemos dejado claro, muchos jóvenes, al principio de su vida laboral, no pueden comprar un piso, pero sí tienen derecho a una vida independiente. Además, un porcentaje amplio de trabajadores no pueden mantener sus edificios. Por tanto, toda vivienda social, o de VPO, debe ser de ALQUILER SOCIAL en este próximo periodo de emergencia habitacional.

Cuando se necesario construir, tiene que ser el Estado el que, como en otros países europeos, imponga normas de construcción severas para construir sólidamente de cara al futuro. Si en Escandinavia los pisos tienen que cumplir un nivel de aislamiento térmico por el frío obligatorio, aquí debería ser obligatorio, además de aislamiento frente al frío y calor, tener edificios con pasillos y celosías que rodeen a los pisos: cámaras de aire naturales que rodeen el hogar donde se habita (como se hace desde hace décadas en Argel en sus barrios obreros). Esto, además de hacer nuestro hogar más habitable, menos expuesto a las

inclemencias (alargando su vida útil), revertirá en menos consumo energético en la era del hiper consumo energético en la que vivimos. En la era del cambio climático en la que hemos entrado ¿por qué las trabajadoras y trabajadores no podemos tener una vivienda racional y civilizada? ¡No podemos conformarnos con miserias!

Lo fundamental de la vivienda que hace falta en Málaga y otras grandes ciudades para los “indígenas” que las habitamos y que trabajamos en ellas no debe venir de la nueva construcción. Si se aplicase la ley estatal y se declarase ilegal YA las viviendas turísticas pasarían al mercado de alquiler en Andalucía un 21% más de viviendas. Sería un cierto respiro temporal con la demanda existente. Pero además hay que actuar contra los pisos en segunda propiedad y del resto de multipropietarios. El 15,3% de las viviendas de Málaga provincia están vacías y otro 2,9% tiene “muy bajo consumo eléctrico”. Entre ambos conceptos hablamos de unas 21.500 viviendas existentes en Málaga capital.

Nosotros pedimos:

- No caben más turistas. Ya hay demasiado turismo de borrachera. Tasa turística de 10 euros para invertir en los barrios y en la defensa de nuestro medio ambiente.

- Pedimos una auditoría sobre toda la política urbanística del ayuntamiento en el último cuarto de siglo sobre el suelo de nuestra ciudad, que elevó su precio y actuó contra los intereses generales de la mayoría de la población. Depuración de responsabilidades. Expropiación del suelo libre malvendido atendiendo a los intereses generales de la población y compensación, en todo caso, en base al patrimonio de los responsables políticos que permitieron semejante injusticia. Queremos conocer la evolución del patrimonio de los concejales de los últimos Equipos de Gobierno del último cuarto de siglo, así como de sus familiares y descendientes directos.

- Pedimos una LEY DEL SUELO estatal que grabe cada año el valor total de la propiedad inmobiliaria un 15% para el suelo urbanizable sin construir y las propiedades de toda unidad familia no habitadas en el año 2023, a partir de la segunda vivienda.

- Limitar las subidas de alquileres, de tal manera que estos no superen el 30% del salario mediano en cada provincia. Que no haya dinero público para VPO's cuyo coste de alquiler o de compra (si ya no se ha cerrado el contrato de la promoción y necesariamente va a ser de compra) supere el 30% de la renta familiar del barrio en cuestión.

- Que haya una reunión entre todas las administraciones para transformar todos los proyectos de VPO en Málaga en vivienda social de alquiler.

- Adoptar la medida anterior YA, con un decreto ley urgente, para las personas más débiles en régimen de alquiler, que son las que se ven obligadas a alquilar habitaciones sueltas, personas abandonadas por cualquier clase de legislación en los últimos años (ni siquiera les afecta la Ley de Arrendamientos Urbanos), que han sufrido subidas descomunales en los últimos años.

- Promover un Parque de vivienda público estatal destinado al alquiler social. Se conformará en base a aquellas viviendas vacías e infrautilizadas que estén, bien en manos de la SAREB o bien en manos de propietarios que las mantengan vacías o infrautilizadas por falta de incentivos para alquilar. Hay que establecer un impuesto extraordinario u otra política impositiva a las viviendas vacías e infrautilizadas que haga muy gravoso su mantenimiento en esa situación, a no ser que pasen al parque público. Las viviendas de este parque público que sean propiedad del Estado no podrán pasar al mercado libre.

- Moratoria inmediata de pisos turísticos en todo el Estado. Un piso turístico ilegal significa la posibilidad de que uno de nuestros hijos vaya al extranjero por no encontrar vivienda. Si se descubre una vivienda empleada de esta manera, que pase inmediatamente a propiedad de la SAREB. Paso al Parque de

vivienda público estatal de los pisos pertenecientes a multipropietarios. Prohibición de los pisos turísticos antes de un año en las zonas tensionadas habitacionalmente hasta que desaparezca este problema.

- Habrá una bolsa de demandantes en cada provincia para tener preferencia para acceder a cualquier vivienda (sea de alquiler o de compra), en función de una baremación basada en motivos económicos y sociales: renta, hijos, vulnerabilidad social... Podrán acceder a ella otras personas residentes en la misma comunidad autónoma o provincias colindantes, siempre en preferencia a otras provincias españolas. Mientras dure la emergencia habitacional se impedirá a personas residentes en el extranjero adquirir una vivienda.

- Se prohibirá cualquier subida de alquiler mientras dure la Emergencia Habitacional. Mientras todo este proceso surte efecto, para el presente año el Estado gravará fiscalmente a aquellas viviendas con alquiler muy por encima del precio de referencia fijado por las administraciones en cada distrito para vivir acorde al 30% del salario mediano. Se tomará como referencia el precio de alquiler de hace 4 años hasta recaudar una cantidad igual a la subida que ha sufrido dicha vivienda. El dinero recaudado será repartido al 50% de las personas con renta más baja que hayan sufrido subidas en los últimos 4 años.

- Habilitar un procedimiento por el que el ayuntamiento acoja dignamente el tiempo que haga falta a una familia desahuciada en uno de los pisos de la bolsa de alquiler social de la ciudad. Facilitar por parte de los Servicios Sociales a las familias afectadas los informes y documentos que requieren de forma mucho más ágil, independientemente de su situación judicial (informe de vulnerabilidad, ayudas del IMV...). Si una familia está pendiente de desahucio y está pendiente igualmente de la ayuda del IMV, que el ayuntamiento la avale extraordinariamente para que no la desahucien.

- Exigir a los arrendadores que las viviendas que pongan en alquiler dispongan del aislamiento térmico necesario, de tal manera que se eviten consumos excesivos de energía y la posible pobreza energética que pueda conllevar. El gobierno elaborará un pliego ambicioso de medidas energéticas de obligado cumplimiento que tienen que cumplir todos los edificios ante las dos emergencias existentes, la habitacional y la climática. Si el propietario privado no puede hacerse cargo de dichas obras, se fijará un proceso transitorio ante el cual el Estado tendrá prioridad para hacerse cargo de dichas viviendas.

- Posibilitar que se pueda votar por mayoría en las comunidades de propietarios de los edificios construidos antes de la democracia, o en los barrios de renta inferior al 50%, junto con aquellos con deficiencias técnicas acusadas, que el mantenimiento y propiedad de los edificios pueda pasar al Estado, así como la propiedad de este, a condición de que su usufructo pueda ser efectuado por los actuales propietarios, así como por sus descendientes directos.

- Solo se construirán viviendas si ya no existen disponibles en una localidad en que siga habiendo demanda. El Estado debe imponer normas de construcción que se adecúen al futuro escenario de cambio climático.

4. PONENCIA DE MEDIO AMBIENTE

Málaga se sitúa en un territorio altamente vulnerable frente al cambio climático. Mantener la salud ambiental en la ciudad implica adaptarse a las condiciones a que nos someterá el cambio climático, cuyas consecuencias son crecientemente nocivas.

Así, los últimos datos conocidos este año indican cómo la mortalidad relacionada con el calor en personas mayores de 65 años ha aumentado en un 167% en comparación con los datos de los años noventa; el

incremento de las horas de sueño perdidas por altas temperaturas se ha multiplicado en nuestra ciudad en la última década; el virus del Nilo Occidental está ya a las puertas de Málaga...

Pero la deriva de la gestión en nuestra ciudad no es la mejor para abordar esa amenaza. El actual Equipo de Gobierno, dentro de lo que es su política de presentar a la ciudad como un florero para los turistas de alto poder adquisitivo, supone una grave amenaza. Un ejemplo lo tenemos en los planes del ayuntamiento para el río Guadalmedina.

Para poder realizar su plan de pasarelas por encima del Guadalmedina, el ayuntamiento ha cambiado arbitrariamente el informe técnico sobre evacuación de aguas del río. El informe antiguo exponía el punto de vista de los geógrafos e ingenieros expertos sobre que, en circunstancias extremas (una gota fría como las peores que se han dado en la última centuria), el río podría llevar un caudal de hasta 600 litros por segundo. El ayuntamiento del PP ha pagado otro informe para rebajar esta posibilidad a 430 litros por segundo. Recordemos la pasada negra fecha del 30 de octubre en Valencia, con más de 100 muertos: una rambla, habitualmente seca, llegó a tener un caudal de 2.200 litros/s. Casi como el río Ebro ¿Quién dice que eso no va a pasar aquí?

Hay que pararse a reflexionar seriamente sobre lo anterior para entender la locura que se ha apoderado de los actuales gestores públicos del PP. Estos señores nos están diciendo que, con el cambio climático en el que ya estamos inmersos cada vez más acelerado, las gotas fría del futuro van a ser más apacibles que las del pasado, cuando toda la evidencia presente e inmediatamente pasada, evidencian lo contrario: los "fenómenos extremos" van a ser cada vez más destructivos. El que una gota fría de las que nos va a caer, sí o sí, más tarde o más temprano, en el curso alto del Guadalmedina y/o Guadalhorce se lleve por delante las infraestructuras que construyan y, con ella, se despilfarran decenas o centenares de millones de euros en sus construcciones, a estas alturas es lo de menos. Estas señoras y señores directamente juegan con nuestra seguridad, la de la propia ciudad, y la vida de sus habitantes. Todo sacrificado, o en riesgo, ante el altar de los santos beneficios de ellos y sus socios de inmobiliarias y constructoras.

Los grupos sociales más desfavorecidos se encuentran mucho más expuestos a los riesgos ambientales, tanto en el caso de las catástrofes meteorológicas o geofísicas, como por los efectos cotidianos de la contaminación, calor, falta de zonas verdes... Cuentan además con menos recursos económicos para sobreponerse a sus impactos, reforzando así la desigualdad socioeconómica. En Málaga hay barrios que tienen 4, 5 y 6 veces menos árboles y donde la temperatura es 4-5-6 grados más alta que en dicho barrios. Los esfuerzos de un ayuntamiento que gobernara para la mayoría deberían centrarse en acabar con estas diferencias.

Pues no, el ayuntamiento ha cogido este año una subvención de los *Next Generation* para peatonalizar calles y hacer más zonas verdes, y la va a invertir en Huelin, que no es la zona de la ciudad que más lo necesita. Lo que busca es convertir a Huelin en un "templo" para los turistas, a los que se les quedó chiquito el centro de nuestra ciudad. Según ese plan, que busca conectar Huelin con las nuevas torres que se están construyendo en el Paseo Antonio Banderas, es una buena elección: con el parque y la playa al lado. Porque el objetivo del ayuntamiento no es favorecer los INTERESES GENERALES de la mayoría de la ciudad, la de los barrios obreros degradados, sino la de los nuevos barrios de propietarios y turistas europeos de alto nivel adquisitivo.

La Transición Ecológica Justa que precisa nuestra ciudad, requiere de transformaciones en materia de energía, industria, economía, urbanismo, producción de alimentos, educación, etc. Pero con criterios claramente ecológicos. Porque las administraciones gobernadas por corporaciones de ideología y práctica neoliberal acaban entendiendo la sostenibilidad exclusivamente como sostenibilidad económica, prescindiendo del enfoque original del término.

Hace ya unos años que se asume mayoritariamente que el modelo de ciudad acorde a un desarrollo sostenible es la ciudad compacta, diversa, eficiente y cohesionada socialmente. La que hace un uso

razonable de recursos, la que mejora la calidad urbana y la calidad de vida de sus ciudadanas, la que logra disminuir emisiones impulsando otra cultura de la movilidad y accesibilidad, la que multiplica las zonas verdes, etc.

Hay que definir la eficiencia energética y el consumo razonable de recursos como criterios centrales en los desarrollos urbanos y favorecer un uso eficiente del suelo. Es decir, no crecer ilimitadamente, como así está sucediendo. O adecuar la iluminación en el territorio municipal, de manera que se evite la contaminación lumínica y se mejore la calidad del cielo nocturno. O evitar la contaminación acústica...

Para cumplir esto es básico tener un proyecto de ciudad claramente definido, en colaboración con los agentes sociales y con la ciudadanía. Tienen importancia para ello las propuestas de la Agenda 21, por asociaciones vecinales y otros colectivos que a día de hoy, mayormente, no se han visto ejecutadas.

Debemos reducir la generación de residuos y la contaminación, apoyando la explotación local, ecológica y renovable y asegurando que el consumo de recursos naturales (agua, suelo, atmósfera...) esté dentro de límites asumibles que permitan su renovación. Entendiendo que los recursos que llamamos renovables, dejan de serlo cuando los explotamos por encima de su tasa natural de renovación.

Sería una buena cosa diseñar campañas de reducción del consumo, tanto en las compras públicas, como en las privadas: limitación de grandes superficies comerciales, fomento de los alimentos locales, ecológicos y de temporada, incentivos a los mercados de segunda mano de muebles, aparatos eléctricos y electrónicos y textiles y lucha contra la obsolescencia programada. Esto permitiría la reducción en la generación de residuos y la reutilización.

Hay que incentivar la venta a granel, el fomento del consumo de agua del grifo, campañas de compostaje doméstico y comunitario, sistemas de recogida para la reutilización en puntos limpios y comercios... Ello también redundaría en una mejora del hábito social de la recogida selectiva de los residuos para su reciclaje: recogida separada de la materia orgánica, implantación de sistemas de Depósito, Devolución y Retorno (SDDR) para los envases, etc... No podemos desarrollar nuevos proyectos de incineración y eliminación de los permisos de quema de residuos por parte de la cementera de La Araña.

Otro factor imprescindible a considerar es la Biodiversidad y los Espacios Libres en los Sistemas Urbanos. La ciudad es un ecosistema que alberga una biodiversidad propia y específica, compatible con los usos humanos. Considerando nuestro clima mediterráneo y la orografía específica de Málaga, las zonas verdes y ajardinamientos deben diseñarse con una visión bastante diferente a la que se viene ejecutando, ya que no se tiene en cuenta qué especies están mejor adaptadas a nuestra realidad climática de elevadas temperaturas estivales y escasez estacional de lluvias, para lo cual hay que rechazar las grandes zonas de césped que consumen cantidades abundantes de agua, o la elección de especies arbóreas o arbustivas que también lo requieran. Como también es rechazable un mantenimiento que abuse de productos fitosanitarios agresivos para el ambiente y la salud de los ciudadanos.

Hay que aumentar la superficie de suelo con vegetación y reducir el "efecto barrera" de urbanizaciones e infraestructuras. Tenemos en nuestras ciudades demasiados suelos impermeabilizados bajo cemento y asfalto sin necesidad. Y ello, aparte de generar mucho más calor, repercute negativamente en la no absorción de las aguas de lluvia, escorrentías indeseadas y sobresaturación en determinados momentos de las redes de alcantarillado. Hay que empezar por liberar los alcorques de los árboles plantados de los empedrados que impiden a las raíces "respirar".

Limitar la impermeabilización de más suelos en ambientes urbanos y periurbanos se traducirá en evitar inversiones en medidas de protección frente a inundaciones. Los suelos bien formados propician la infiltración, limitan la erosión y la escorrentía superficial y mejoran la calidad del agua al infiltrarse.

En el caso de los terrenos periurbanos forestales o con vocación de serlo: preservar y/o recuperar estos espacios y protegerlos (Ejemplo: Parque Natural de los Montes de Málaga, parques como en Monte San Antón, Morlaco, espacios como campamento Benitez, Arraijanal o desembocadura del Guadalhorce) conlleva ventajas ya que limita inundaciones en el caso de orografías complicadas, limitan erosión, disminuyen huella de carbono de la ciudad que rodean, y se le da un uso social al espacio. Otro de los lugares sobre los que hay que actuar, plantando centenares de miles de árboles, es en todo el espacio que va desde el Cerro de la Tortuga hasta Puerto de la Torre, en la cuenca del arroyo Teatinos y hasta Cerro Cabello, espacio en los que además hay que preservar sus impresionantes restos arqueológicos y antropológicos. También en toda la zona de Monte Coronado y Cerro de los Ángeles.

El entorno urbano es un patrimonio insustituible que, como tal, se ha de preservar para su disfrute colectivo. Pedimos:

- Renaturalización del Río Guadalmedina, y su recuperación como espacio público verde para la ciudad.
- Aumentar la ratio de zonas verdes urbanas por habitante en todos los barrios de la ciudad, de manera especial en aquellos con mayor déficit. Por ejemplo, en la zona de Carretera de Cádiz y Cruz Humilladero, donde muchas ciudadanas mantenemos la bandera del BUM. Pero también en barriadas sin espacio y cerradas sobre sí misma, en el distrito Norte o Ciudad Jardín. En conjunto, se debe multiplicar la masa forestal en LA ZONA EDIFICADA de Málaga capital por 2 en los próximos 3 años.
- Además, se debe impulsar un cinturón verde periurbano desde el Peñón del Cuervo hasta el Campamento Benítez y Arraijanal rodeando toda la zona edificada.
- Cumplimiento del Plan Director del Arbolado. Controlar desde el servicio de Parques y Jardines del Ayuntamiento el cumplimiento de las ordenanzas que tienen que ver con el arbolado urbano y su gestión y cuidado, permitiendo que mantengan un buen porte y follaje sin necesidad de que invadan las casas de los vecinos. Sin podas severas o desmoches brutales. Sabiendo que bajan temperaturas elevadas causadas por el efecto isla de calor, aliviando el recalentamiento en cemento y asfalto.
- Una buena opción es aplicar la regla 3-30-300:
 - Ver al menos 3 árboles desde cada hogar
 - Vecindarios con, al menos, un 30% de cobertura vegetal
 - Disponer de un parque o espacio verde público de calidad a no menos de 300 m.
- Asegurar ratios de 20 m² de zona verde/habitante como señalan los estándares europeos. Transformación de solares abandonados, patios de colegio, plazas de aparcamiento y espacio vial en pequeños parques, o en huertos urbanos de carácter social.
- Adaptar los espacios verdes existentes para que respondan mejor a las necesidades de la ciudad y las condiciones climáticas.
- Más Zonas de bajas emisiones distribuidas por puntos estratégicos de la ciudad.
- Energías renovables en todos los edificios públicos, junto con grandes edificios privados, implementando sistemas de aclimatación pasivos en edificios que disminuyan dicho consumo energético. Habilitar en los edificios públicos “zonas de refugio” en verano para viandantes, donde se puedan recuperar de los efectos del calor de la calle. Asimismo, establecer topes globales en términos de huella ecológica, emisiones de gases de efecto invernadero, uso de agua, uso de energía u otros bienes materiales finitos y escasos.
- Vigilancia del cumplimiento de la normativa de emisión de ruidos de forma efectiva en todos los barrios, reduciendo de forma real la contaminación acústica en los barrios. Hay que defender el derecho al

descanso de la “Málaga que trabaja”, que somos la inmensa mayoría, cambiando la normativa de cierres de bares en los barrios, adelantándola.

Son muchas las posibilidades de actuación: conservar el suelo; rehabilitar los edificios deteriorados por el tiempo, adaptándolos a las condiciones climáticas de Málaga; contener y reducir el consumo energético (edificación, transportes, servicios, etcétera); mejorar la calidad del aire, de forma que se cumplan y mejoren las prescripciones de la OMS; reducir los residuos sólidos urbanos, compostando los residuos orgánicos; gestionar responsablemente el ciclo urbano del agua; renaturalizar y aumentar la biodiversidad urbana; transformar los sistemas alimentarios; fomentar el comercio de proximidad...

Málaga es una ciudad que consume muchos de los recursos de los ecosistemas a su alrededor. Desde una mirada integral, debemos reconectar la ciudad con el rural y con los espacios naturales.

5. POR UN URBANISMO AL SERVICIO DE LA INMENSA MAYORÍA

Jane Jacobs es una autora de referencia para el urbanismo progresista, que ya analizó en “Muerte y vida de las grandes ciudades americanas”, en 1961, la dispersión territorial, la segmentación de usos, la destrucción de los barrios, el automóvil privado como única forma de conexión, de las cicatrices urbanas (vías de tren, autopistas en varios niveles, parques mal diseñados, riberas de ríos descuidadas...). Todo eso que ahora nos preocupa en los desarrollos urbanos y que ha ido profundizándose al seguir la mayoría de las ciudades actuales el diseño capitalista de extracción de plusvalías de la misma, en lugar de diseños humanos y a la medida de sus habitantes.

Hoy en día la vida en nuestras ciudades, barriadas, edificios de vecinos..., es cada vez más aislada y solitaria, hay menor sentimiento de comunidad, mayor violencia. Es necesario luchar por transformar nuestros barrios, ganar zonas peatonales de uso colectivo, que sirvan para diferentes tipos de convivencia y usos colectivos. Hay que conseguir que sus barrios sean dignos, abiertos e inclusivos, para una ciudad cada vez más diversa.

Como expusimos antes, con una correcta política de transporte público podemos quitar decenas de miles de coches de las calles. Podemos ir a calles y veredas como espacios de encuentro, de juego, de intercambio; fomento de usos diversos y mezclados: oficinas, viviendas, espacios de cultura, de ocio, parques... porque los barrios tienen que ser activos para no decaer. La abundancia de pequeños comercios y el contacto casual en las calles no solo son las principales garantías de la seguridad, sino de la vida de la ciudad.

Por ejemplo, adoptando diseños similares a los que los urbanistas llaman *supermanzanas*, con zonas de circulación de vehículos a motor restringida sólo a residentes, (con acceso a carga y descarga de los comercios en zonas y horarios restringidos y permiso para el acceso a vehículos de personas con movilidad reducida), estando limitada la velocidad de circulación a 20 km/h.

España es el país de toda Europa, y el segundo del mundo (después de Corea del Sur), con más población viviendo en bloques de vecinos, con un 65,6% de la población viviendo en edificios colectivos en altura. Como hemos dicho también, España es el país de la UE con mayor peso de la vivienda privada. A principios y mediados del siglo XX la población obrera y jornalera carecía de recursos para construir y mantener una casa, vivía de alquiler. Ahora se le ha trasladado la responsabilidad de poseer y mantener una edificación. Y los salarios, mayormente, a duras penas permiten que con un esfuerzo importante un sector lo pueda hacer. Otro sector no puede.

En nuestra experiencia observamos que en Málaga (como en cualquier ciudad) abundan los casos de barriadas construidas con pésimos materiales, otras construidas en un terreno sometido a inundaciones, filtraciones o roturas de colectores, que han degradado de forma estructural barrios enteros.

La clase social más que importa en esta historia. Constatamos cómo en las barriadas donde la renta mediana baja de los 15.000 euros de 2021, los vecinos con dificultades pueden correr con los gastos del mantenimiento y reposición de la infraestructura básica de los edificios (colectores, bajantes, cubierta, fachadas...). A los que tienen rentas inferiores a 12.000 euros del año 2021 (ver mapa con datos del INE de 2021), les es muy difícil, en muchos casos casi imposible.

Solo en Málaga habría que hablar de prácticamente reconstruir ya, de arriba abajo, barriadas enteras: Hazas Cuevas, Carranque, cerca de la cárcel en Cruz Humilladero, calles enteras de Palma-Palmilla, Lagunillas, Ollerías, Trinidad.

Construir un edificio es caro. Mantenerlo durante cien años mucho más. Estas cosas no son nuevas: las sabían nuestros sabios gestores que alegremente hicieron desprenderse al Estado hace décadas de millones de VPO y viviendas sociales (que no podrían haberse construidos sin dinero público) a familias que, a la larga, en muchos casos no las pueden mantener o reparar adecuadamente.

Es por eso que tiene que haber vivienda social. Con los salarios actuales, que siguen siendo bajísimos en relación al precio "europeo" de nuestras viviendas, un porcentaje significativo de la clase trabajadora sencillamente no puede mantener sus edificios, por lo que las administraciones públicas deben de invertir miles de millones de euros para arreglar estos edificios ¿De dónde sacar este dinero? Recordemos el patrimonio de quienes se lucraron en el boom inmobiliario 1997-2008, o desde el 2015. Habría que habilitar un impuesto sobre el patrimonio para rehabilitar los barrios construidos en la época franquista.

Conocemos casos de muchos edificios construidos a mediados de los años 70 cuyos vecinos no les han podido hacer ninguna clase de arreglo. Su estado es francamente calamitoso y van a degradarse estructuralmente en la próxima década, sobre todo teniendo en cuenta el estado de los colectores de fibrocemento de los que, en la mayor parte de los casos, no se conoce su nivel exacto de degradación, que vierten aguas fecales muy corrosivas por toda la cimentación de ese bloque y de los que le rodean. Barriadas así las hay en todos los distritos de la ciudad. En determinadas zonas, Carretera de Cádiz, zona Norte, o Cruz Humilladero, son mayoría.

El estado del barrio de Carranque, cuyos edificios reposan literalmente en un cenagal arcilloso empapado de toda clase de filtraciones, es paradigmático. La prioridad de todo plan de inversión de EMASA debe consistir en sustituir los viejos colectores deteriorados dentro de las barriadas obreras y más viejas por nuevos colectores de PVC duraderos, con lo que se alargará la vida útil de las actuales viviendas que habitamos. Hay que paralizar la AUTOVÍA DEL AGUA (autovía de los subtropicales), destinataria de gran parte del plan de inversión del ayuntamiento, y trasvasar su gasto a los grandes propietarios de subtropicales. Con nuestro dinero que se arreglen nuestros barrios.

Según un informe de la confederación de empresarios CETUR de 2021, de los 476 Hm³ consumidos por la provincia, un tercio del agua de la provincia la consumieron los turistas (unos 159 Hm³), más de la mitad (241 Hm³) se destinaron a uso agrícola, y unos 47 Hm³ son lo que usamos los malagueños de toda la provincia para nuestros usos domésticos (el 10% del agua total). El resto (5,84% del total) van a usos recreativos, industriales o ganaderos. Muy probablemente, en los 3 últimos años, los porcentajes de consumo de los turistas y agrícola acrecentaron aún más su porcentaje. La mayor parte de los usos agrícolas se refieren a los cultivos subtropicales que están extendiéndose por la provincia esquilmando nuestros acuíferos.

Es otro motivo más para subir la tasa turística, pues los turistas, dependiendo de si vienen a un piso turístico o un hotel, consumen entre 2 y 8 veces más agua que un malagueño. Y subir igualmente el canon

del agua que se envía todos los años a los grandes plantadores de subtropicales mientras se mantiene estable el que se envía a pequeños propietarios agrícolas.

Málaga capital tenía en 2023, según datos de nuestro ayuntamiento, 3955 kilómetros de redes de agua potable, de aguas pluviales y de saneamiento o aguas fecales. En muchos barrios las redes de pluviales y de aguas fecales no están separadas, con lo que no se puede depurar y se desperdicia. Un gran porcentaje de la red no se renovó desde la construcción de cada barriada, fuese ésta en los años 70, en los 60 o en los 50. Diputación de Málaga calculaba que al menos el 20% del agua potable de nuestra ciudad se desperdicia debido a las pérdidas existentes. La Academia Malagueña de Ciencias, en un informe de noviembre de 2023, cree que este porcentaje se queda corto.

El ayuntamiento reconocía en 2017 que quedaban 736 kilómetros de canalizaciones de fibrocemento, material obsoleto, y peligrosísimo por contener amianto. Para cambiarlos hacían falta “tan solo” unos 40 millones de euros, cifra que habrá crecido en los últimos años por la subida de costes que ha habido. No se conocen cifras oficiales de los centenares de kilómetros que quedan ahora, pues las cifras de inversión de EMASA han sido ridículas en los últimos años.

Hay que invertir mucho más en la detección de fugas, así como en la renovación de la red. Por eso hace falta convocar la MESA DEL AGUA que reclamamos, con todos los agentes sociales posibles (sindicatos, asociaciones de consumidores, asociaciones de vecinos...), proporcionando a la ciudadanía TODA la información sobre el estado real de la red, generando un debate en la ciudad para hacerla más consciente y responsable ante el nuevo periodo que se avecina. El problema es que hasta los miembros del Consejo de EMASA de los partidos de la oposición desconocen gran parte del estado de la empresa.

Si la Mesa del Agua hace bien sus trabajos probablemente deberá invertirse en los próximos 6 años mucho más de los cien millones de euros previstos por el ayuntamiento, con lo que habrá que subir el agua quizás más que el IPC actual. Pero si esa subida es medianamente justa debe ser progresiva: pagará más quien más tiene y consume y el ayuntamiento asumirá la gestión de la red que legalmente no le corresponde en función de la renta de los barrios: en algunos barrios de renta alta claro que sus comunidades de vecinos sí pueden asumir lo que hoy les corresponde legalmente, como por ejemplo la reparación de las injerencias. Planteamos una subida igualmente proporcional a la renta para el impuesto de la basura que exige la UE. Lo que sí pedimos es una elevación del IBI para el 20% de los distritos fiscales de mayor renta, distribuidos en diferentes tramos, para que el 10% y el 1% respectivamente de los más ricos paguen mucho más. El IBI (impuesto municipal por excelencia más justo) de Málaga capital es de los más bajos de la provincia.

Lógicamente, la política que proponemos es la inversa del ayuntamiento: que cobra por igual a todos en los impuestos más injustos (agua o basura) sea bueno o malo el servicio que recibamos, y baja notoriamente el impuesto sobre la propiedad, pues el PP ha demostrado ser en Málaga el Partido de los Propietarios, de los grandes.

Es básico asumir la necesidad del ahorro y la depuración del agua y garantizar la gestión pública de un bien público. Promover la gestión de la demanda del agua en las ciudades, redactando ordenanzas que obliguen a la instalación de sistemas ahorradores en viviendas, instituciones públicas y privadas e industrias y limitar el uso del agua en jardinería.

Realizar una gestión integral sostenible del ciclo urbano del agua (captación, transporte, almacenamiento, potabilización, distribución, consumo, saneamiento, depuración, reutilización y vertido). Esto debe ser una prioridad de la política urbanística. Y reducir la producción de residuos, potenciando el mercado de productos de segunda mano, recuperando envases, sobre todo los de vidrio, como se hacía antaño, ya que se ahorra más energía y materiales que con el reciclaje, mediante la exigencia a las industrias productoras de hacerse cargo de la recogida y devolución al ciclo, de dichos envases etc...

MHV pedimos:

- Sacar inmediatamente en el boletín municipal el plan de ayudas de EMASA para que el conjunto de comunidades con contadores colectivos pasen a contadores individuales. Además de los créditos sin interés que otorgue EMASA para ello (como antiguamente), habilitar una línea de subvenciones de 500.000 euros anuales para las comunidades que vivan en casillas censales con una renta inferior a 20.000 euros según los últimos datos existentes del INE.
- El ayuntamiento ya cambió el sistema de bloques que contratábamos los ciudadanos tras la anterior subida del agua, en 2014. ANTES, en el bloque I, el más barato, una persona podía consumir hasta 5 m³ al mes (unos 164 litros al día). Ahora, en el bloque I solo puedes gastar 2 m³ al mes, unos 86 litros al día, lo que es bastante ajustado. Pedimos volver a la situación anterior a 2014.
- Duplicación del presupuesto de las ayudas que da el ayuntamiento en febrero y septiembre para bloques antiguos, así como para rehabilitación de los mismos. Independientemente de esto, confección de un registro de edificios antiguos, construidos en el franquismo, para actuar ya sobre ellos con un plan del ayuntamiento junto con la Junta de Andalucía y gobierno central. Habría que actuar sobre: tuberías de agua dulce, saneamiento, aislamiento de fachadas, grietas, cimentaciones, instalaciones eléctricas, cubiertas, falta de ascensores, etc).
- Actuación en las barriadas autárquicas de Carranque y Haza Cuevas para solucionar sus problemas estructurales de fondo, cambiando los colectores de las avenidas que las rodean, así como todo el entramado interno, que está destrozado. El modelo de reedificación de los bloques de pisos debería seguir el que ya impulsó este ayuntamiento en la barriada 4 de Diciembre hace un cuarto de siglo. Estudiar en otras barriadas planes de actuación similares.
- Incremento de plantilla y de los medios técnicos de limpieza en LIMASA. Vinculado a lo anterior, municipalización del servicio de desratización y desinsectación en la ciudad.
- Aumento de zonas peatonales.
- Asegurar la proximidad a los servicios ciudadanos (servicios sanitarios, centros educativos, farmacias, centros sociales, deportivos, culturales y de ocio, o parques infantiles) en lo que se ha dado en llamar "la ciudad de los 15 minutos" (en bici o andando).
- Eliminar la segregación por barrios. Revertir la diferencia de inversiones en mantenimiento, limpieza, equipamientos, zonas verdes, arboleda, movilidad, etc. que suelen ser mayores en los barrios de mayor nivel de rentas, y que repercute directamente en la salud de los vecinos y vecinas; un ejemplo demostrativo es la sonrojante diferencia de esperanza de vida de 6 años entre el eje que va de la Malagueta al Limonar que contrasta con la zona de Campanillas-Puerto de la Torre.