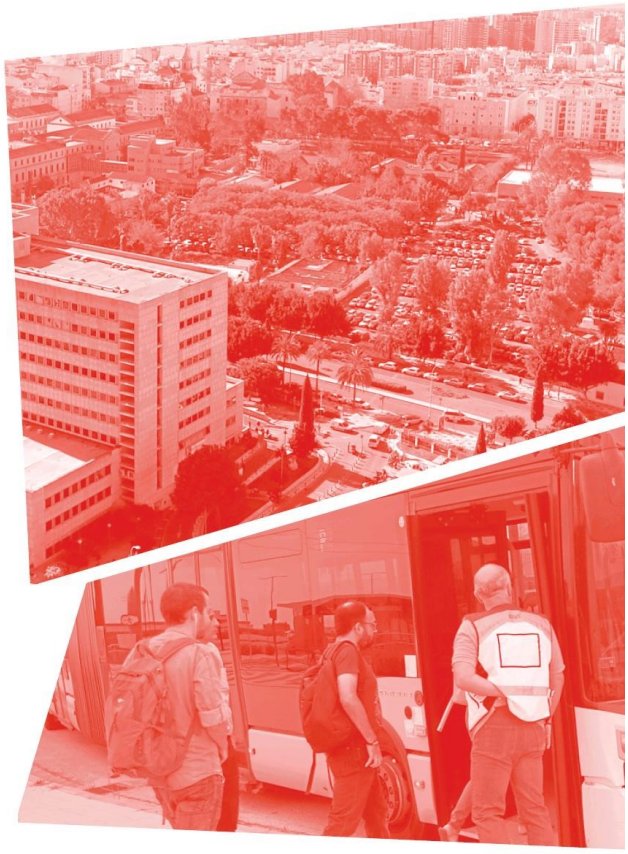
DE MÁLAG

El ingeniero de Caminos, Canales y Pu García y el periodista Ignacio Lillo a dónde se debe encaminar el proyecto



EL METRO, AHORA

JOSÉ ALBA

Invitado a expresar mi opinión sobre el momento del Metro de nuestra ciudad, vayan por delante mis dudas sobre la idoneidad global de esta solución para mejorar el transporte en nuestra ciudad, dudas ya manifestadas en diversas oportunidades anteriores. Cuestionamiento agravado por el desafortunado procedimiento de concesión a privados aplicado en este proyecto.

Estamos donde estamos, con unas muy importantes infraestructuras ya realizadas que requieren ser rentabilizadas al máximo en beneficio de los ciudadanos. De no hacerlo en la forma más idónea, cabe esperar serias dificultades en la financiación de los notables déficits que su explotación va a suponer durante muchos años. Y esto los pague quien los pague, pues dinero de todos habrá de ser.

Dos cuestiones parecen presentarse ahora para el desarrollo inmediato del proyecto, a partir de los acuerdos que se suscribieron en 2013: ramal al Hospital Civil y prolongación al PTA.

El conflicto se presenta en el primer caso por la solución enterrada o no en Eugenio Gross-Blas de Lezo. Sobre este tema yo cuestionaría previamente: ¿Es éste el mejor recorrido para llegar al Hospital Civil? ¿ No convendría pensar en otros recorridos que añadieran mejores servicios y a más población y que obviaran los problemas tanto de ocupación definitiva de importantes viales como de afecciones por las obras? ¿Y que, además, ofrecieran oportunidades para futuras prolongaciones a otros barrios?

Según creo recordar, el Plan Intermodal de Transportes de 1994, de la Junta, ofrecía la acertada idea de una línea que discurriría desde la Avda. de Andalucía hacia el Norte, para servir a los barrios de esa zona. Pues bien, ahora podría ejecutarse la parte de esta línea que, junto o bajo el Guadalmedina, llegara hasta el Puente de Armiñán, para más adelante continuar hacia Ciudad Jardín e incluso hacia la zona de Capuchinos; ahora se podría continuar por la Avenida de los Ángeles hasta Miraflores, zona densamente poblada, acercando el servicio del Metro tanto al Materno como al nuevo Hospital, y de paso también al barrio de la Trinidad y a la parte Oeste del Centro con una estación a la altura de la Aurora. Es un tema a estudiar. Si se analizan bien los costes de todo tipo seguramente es asumible esta solución, que creo aporta ventajas adicionales importantes. Además, estimo que esta solución no dejaría vencedores ni vencidos y es más acorde a lo planificado en origen.

Las muy especiales condiciones de las demandas en el PTA, con horarios de afluencia de viajeros muy concentradas, no favorecen el servicio de un sistema como el del Metro de nuestra ciudad, de prestaciones limitadas. Considero que los problemas de movilidad en los accesos al PTA requieren de soluciones integradas con el urbanismo y con la organización de horarios de trabajo, cuestiones hoy complicadas. He apuntado en alguna otra ocasión que antes vería una conexión con el Cercanías, siempre de mayor capacidad y rapidez, lo que lo hace más competitivo con el coche. Con una visión estratégica y territorial amplia es tema a considerar en el proyecto del nuevo Tren Litoral, que debe enlazarse con las líneas férreas que conectan Málaga con el interior.

INTEGRACIÓN INTERMODAL

IGNACIO LILLO

Si los próximos responsables a cargo de la Consej ría de Fomento me preguntaran hacia dónde lle varía los siguientes pasos del metro de Málaga, mi respuesta sería: hacia la integración intermodal. Más allá de seguir lanzando infraestructuras, tender obras públi cas –ya sea en subterráneo o en su perficie– por los barrios, la clave e este punto de desarrollo es la coo dinación institucional. Málaga es