Vista área de la zona de obras del metro en la avenida de Andalucía, frente a El Corte Inglés. :: ÑITO SALAS. ARCHIVO

La Junta descarta llevar el metro al PTA y se debate entre el Civil y La Malagueta

IGNACIO LILLO

ilillo@diariosur.es

La Consejería de Fomento tomará una decisión en las próximas semanas, contando con el criterio del alcalde y de la concesionaria

MÁLAGA. El metro no irá a corto plazo al Parque Tecnológico. La Consejería de Fomento ha descartado ya que este sea el destino de la ampliación necesaria en los próximos años para alcanzar la cifra de pasajeros que permite la estabilidad financiera del sistema. Así lo han confirmado a SUR fuentes autonómicas de primer nivel, que justifican la decisión en el hecho de que la ampliación de los accesos viarios está dando muy buenos resultados, y mejorarán aún más cuando terminen las obras (con la ampliación del ramal de salida desde la autovía del Guadalhorce, A-357), y otros cambios de los itinerarios a nivel interno que ya se están estudiando.

A ello, se unen los resultados preliminares de los estudios de demanda, que no dan los números por su escasa capacidad de captación de viajeros, y que coinciden con los que ya tenía la concesionaria, Metro de Málaga. También señalan al potencial del Metrobús (combinado de metro y EMT) que mejorará sus tiempos de trayecto y su competitividad con el carril Bus-Vao que se está terminando de construir en la principal vía de acceso (la A-7056). Por tanto, en el horizonte cercano –a una década vista– se ha estimado que no será necesaria una infraestructura de este tipo, que tiene un presupuesto inicial de más de 60 millones de euros. La demanda se volverá a calcular cuando tome forma el proyecto de ampliación del recinto.

Por tanto, el estudio se centra ahora en las otras dos alternativas, de las tres enunciadas por la consejera de Fomento, Marifrán Carazo, en la entrevista que concedió a este periódico en agosto: llevarlo al Hospital Civil o retomar el proyecto original, hasta La Malagueta. Ambos irían en subterráneo y tendrían costes y plazos similares. Además, en teoría los dos permitirían un nivel de captación de usuarios parecido, y en todo caso el necesario para cuadrar las cuentas, unos 2,7 millones de pasajeros, para llegar a los 20,7 millones que garantizan el equilibrio financiero. Cabe recordar que, cuando llegue a la estación Atarazanas (Alameda Principal) alcanzará unos 18 millones.

Pros y contras

En el caso del túnel bajo la calle Hilera, Eugenio Gross y Blas de Lezo, el Ayuntamiento estimó en su día que el coste de soterrar los 1,8 kilómetros del trazado entre la estación Guadalmedina y el Civil sería aproximadamente de 140 millones de euros. En el otro caso, aunque aún está en estudio, llevarlo desde Atarazanas hasta La Malagueta, bajo la plaza de la Marina y el Parque, supondría 1,3 kilómetros y costaría unos 150 millones de euros, dado que esta zona tiene mayor complejidad, tanto en el suelo, que es más duro; como por el escollo que supone el aparcamiento subterráneo de la Marina.

En cuanto a los polos de atracción de uno y otro, en el trayecto hacia el norte se valora, sobre todo, la fuerte concentración de población atendida; además de los hospitales Civil y Materno (la ubicación del nuevo centro hospitalario no se contempla porque está en estos momentos en el aire). En el barrio del este, la población servida será menor, aunque se valora la cercanía de la estación a Muelle Uno, que recibió durante 2018 a 10,5 millones de visitantes; y a la playa. Así como las posibilidades de prolongarlo posteriormente hacia Pedregalejo y El Palo. En uno y otro caso, los técnicos están estudiando las posibilidades del trazado, la profundidad a la que discurriría el túnel, las características del terreno y dónde se ubicaría la parada, este último aspecto especialmente en la alternativa este.

El Parque Tecnológico tiene una capacidad reducida de captación de viajeros

Llevar el metro a La Malagueta es la alternativa preferida para el alcalde

Preferencias

Pero hay otras razones de peso que se tendrán en cuenta a la hora de tomar la decisión. La Malagueta es el trazado preferido por el alcalde, Francisco de la Torre, además de ser el que se pactó al inicio de esta infraestructura, allá por 2004. El regidor no esconde que el ramal al Civil nunca le ha gustado, ni en superficie, como estaba previsto con el anterior gobierno socialista; ni en subterráneo, como plantea ahora el PP. En el otro lado están los responsables de la sociedad concesionaria, Metro de Málaga, firmes defensores de la alternativa norte, con la que hay una mayor captación de pasajeros y que es lo que ahora está firmado contractualmente y en vigor.

La decisión se tomará «muy pronto», según estas fuentes, previsiblemente antes de que acabe el año, y para ello se han previsto reuniones tanto con De la Torre y su equipo como con los socios privados. Los responsables autonómicos consultados se comprometieron a que la Consejería de Fomento acometerá el trazado que ofrezca los mejores resultados técnicos, previo consenso con la ciudad y con la concesionaria Metro de Málaga.

En todo caso, se opte por uno u otro recorrido, las obras de la ampliación del metro no comenzarán antes del año 2021, para dar tiempo a que terminen primero los trabajos que están en marcha en la avenida de Andalucía, que todavía impactan en la vida de la ciudad; así como bajo la Alameda Principal. La ocupación en superficie entre El Corte Inglés y Hacienda se prolongará hasta finales de este año o principios del próximo. Ya durante 2020 los esfuerzos se centrarán en los equipamientos y la arquitectura de las dos estaciones que están pendientes (Guadalmedina y Atarazanas) y que se pretenden abrir a finales de ese año o principios de 2021.

ALTERNATIVAS

Parque Tecnológico
Descartado: La Consejería de Fomento alega que tendría una baja capacidad de captación de viajeros; además de la mejora que ya se ha producido en los accesos viarios y los que están previstos a corto plazo. Ya existe una opción intermodal de transporte con el metro y la EMT, el Metrobús.

Hospital Civil
Sigue en estudio: Iría en subterráneo, con un presupuesto estimado de 140 millones. Es la opción preferida de la sociedad concesionaria, Metro de Málaga, además de ser la que está firmada contractualmente en estos momentos. Garantiza los viajeros necesarios para el equilibrio financiero.

La Malagueta
Sigue en estudio: Iría en subterráneo, con un coste de unos 150 millones. Es el trazado por el que apuesta el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, y fue el primer destino que se planteó en el proyecto original, de 2004. También aporta los usuarios necesarios para cuadrar las cuentas.

SE NECESITA
INFOGRAFISTA para Estudio de Arquitectura
EN MÁLAGA
Tel. 615 548 647

SE NECESITA
INGENIERO TÉCNICO INFORMÁTICO para Estudio de Arquitectura
EN MÁLAGA
Tel. 615 548 647

SE NECESITA
MAQUETISTA para Estudio de Arquitectura
EN MÁLAGA
Tel. 615 548 647