

La puesta en servicio del metro es una buena noticia para la ciudad de la que todos debemos alegrarnos por los beneficios que supone para los ciudadanos y para la movilidad en la ciudad. Pero a la vez es un compromiso de responsabilidad que nos estimula a abordar los objetivos de movilidad en términos sostenibles en el plano ambiental y en el plano económico.

Los malagueños tienen desde ahora a su disposición, en principio entre el Palacio de Deportes José María Martín Carpena y Teatinos a través de Vialia, un medio de transporte complementario a la eficaz red de autobuses municipales, que mueve cada año a 45 millones de viajeros. Málaga es la séptima capital española en disponer de metro, junto a Madrid, Barcelona, Sevilla, Bilbao, Valencia y Palma de Mallorca. Por

FRANCISCO DE LA TORRE PRADOS  
ALCALDE DE MÁLAGA

## METRO DE MÁLAGA, PRESENTE Y FUTURO



lo tanto, la primera consideración que cabe hacer sobre lo que ocurrirá en Málaga a partir del histórico 30 de julio de 2014 es felicitarnos por situarnos al nivel de otras grandes ciudades españolas y europeas.

El compromiso político del metro nació en 2003, con la firma del convenio entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento, aprobado por unanimidad del pleno municipal. Entonces se hablaba de las dos líneas cuyas obras arrancarían en 2004 para inaugurarse en 2007, de un presupuesto de 374 millones de euros, de una concesión de 30 años que se contrató en 2004. Sobre lo ocurrido hasta hoy, durante estos once años, dan fe las hemerotecas. Revisándolas se comprueba nuestra insistencia en la participación de la EMT, en el soterramiento de un 71% del trazado, en que la aportación del Estado fue-

ra flexible, en concretar las competencias de la comisión mixta de seguimiento, en buscar fórmulas de pago alternativas como las concedidas a Sevilla. Hemos colaborado con lealtad incluso cuando no ha habido correspondencia en el trato.

Aunque no estemos a tiempo de corregir ciertas cosas, hemos de reflexionar sobre las mismas para definir responsablemente el futuro de este transporte que ahora estrenamos. Si en lugar de abordar esta millonaria inversión con créditos del BEI a la concesionaria lo hubiésemos hecho con fondos europeos (como Madrid), habríamos llegado a la apertura del metro con holgura y más ambición; si en lugar de optar por una concesión la obra se hubiera asumido desde el ámbito público, el margen de maniobra habría sido mayor y no se habría acudido a una solución de urgencia como plantear el metro en superficie en la zona del Hospital Civil, una fórmula que requiere el máximo diálogo para reunir el consenso vecinal necesario.

Málaga debe aspirar a que el metro llegue lo más cerca posible de La Marina y a que su trazado originario, cuando haya recursos públicos disponibles, sea una realidad. En este sentido, hay que recordar que la obra que se pone en funcionamiento es un equipamiento importante aunque no sea la obra completa del Metro que se programó en 2003. En concreto, falta el tramo común de las líneas 1 y 2, lo que llamamos el tramo de la 'y' griega del metro malagueño, pero existe compromiso político para realizar parte de ese tramo común y, sobre todo, llegarán momentos en que la economía permita abordar una continuidad plena de estas obras.

Insisto en esta visión de futuro porque llegar a La Malagueta (y después al Palo), no es sólo alargar el metro dentro de la ciudad, sino avanzar en el Cercanías hacia la Málaga oriental, ese tren litoral del que tantos años llevamos hablando. Este proyecto tiene un componente metropolitano irrenunciable, y por ello hace falta un intercambiador modal en la estación María Zambrano. Una ciudad dinámica y un espacio metropolitano competencial de crecimiento, como ocurre en Málaga y en su entorno, necesitan abordar los objetivos de movilidad en términos sostenibles en el plano ambiental y en el plano económico. Este es uno de los grandes retos de los espacios urbanos en el mundo de hoy. La apertura del metro de Málaga es un hito como lo fue el inicio del servicio de tranvía urbano en 1895 o la entrada en servicio de los primeros autobuses municipales en la década de los 50 del siglo pasado.

Que esta obra, ejemplo como resumen de la colaboración de tres Instituciones, el Estado, la Junta y el Ayuntamiento y la colaboración público-privada, tenga una larga vida y muchos éxitos en pro del transporte público en nuestra ciudad.



El tránsito constante por las estaciones, una de las imágenes típicas de ayer... RITO SALAS