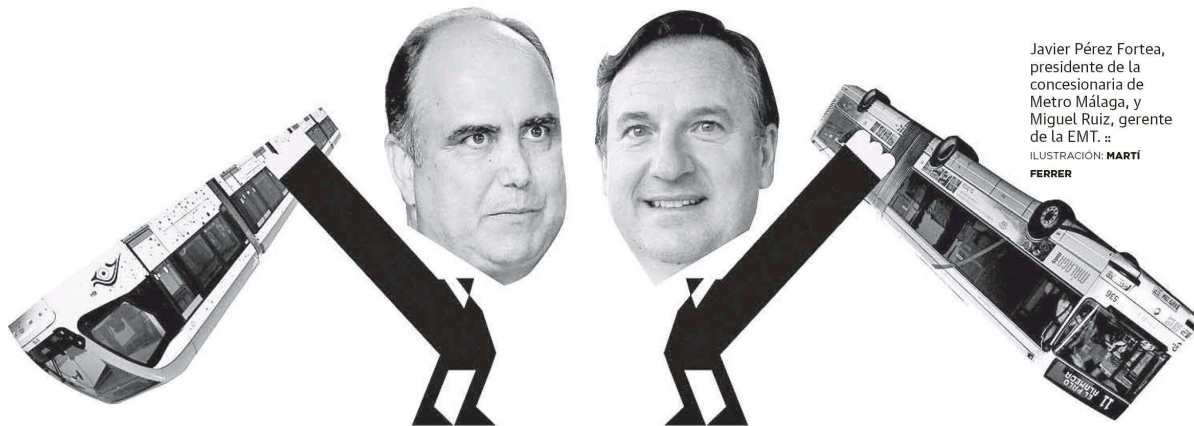


# Condenados a entenderse

La EMT y el Metro tienen que estrechar lazos para ganarle la partida al vehículo privado



Javier Pérez Fortea, presidente de la concesionaria de Metro Málaga, y Miguel Ruiz, gerente de la EMT. ::

ILUSTRACIÓN: MARTÍ FERRER

Además de coordinar al máximo sus servicios para beneficiar la intermodalidad, deben mejorar sus tarifas y evitar solapar las líneas

:: **IGNACIO LILLO**

**MÁLAGA.** Como si fuera uno de esos matrimonios antiguos, mal avenidos pero indisolubles (hasta que la muerte los separe, dijo el cura) la veterana Empresa Malagueña de Transportes (EMT) y el metro recién estrenado están condenados a entenderse. Y lo están por múltiples razones, pero la principal es que el entendimiento es beneficioso para ambas empresas.

Cuando a principios de la década pasada se planteó la posibilidad de que Málaga algún día contara con un servicio público como este lo hizo

motivado por un escenario muy concreto. Aunque los servicios de los autobuses urbanos habían mejorado notablemente e iba creciendo el número de kilómetros de carriles reservados, la situación del tráfico en la capital era grave, con fuertes retenciones a diario en las principales avenidas. Se ve entonces la idoneidad de implantar el suburbano en la ciudad, tanto por su densidad de población como por las características demográficas (gran concentración de habitantes en barriadas concretas) y una situación económica que permitiera el acceso de buena parte de los ciudadanos al coche, para la que la red viaria no estaba dimensionada.

Por medio llega la crisis, el paro se dispara y ya no es tan necesario el vehículo. El tráfico desciende hasta un 30% y da la sensación de que el nuevo escenario ya no hace tan urgente. Además, la red viaria metro-

politana ha mejorado considerablemente, sobre todo a raíz de la apertura de la segunda ronda.

Pero la realidad es que Málaga se empieza a desperezar del letargo que comenzó en 2007; se vuelve a generar empleo y la circulación interna va poco a poco creciendo de nuevo. Otra vez los ciudadanos sienten la necesidad de recurrir al vehículo privado para ir a trabajar, a estudiar, a hacer compras, en sus ratos de ocio...

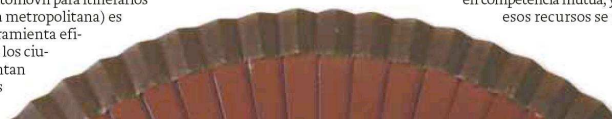
El entorno ha cambiado justo en este momento clave, en el que la intermodalidad entre el autobús y el metro (junto con otros medios de transporte complementarios, como la bici y el automóvil para itinerarios desde el área metropolitana) es la única herramienta eficaz para que los ciudadanos sientan que es más rápido,

más barato y más cómodo utilizar el transporte público que el privado. Básicamente, consiste en alcanzar un grado de complementariedad mutua tal que disuada al ciudadano de mover su automóvil del hueco donde lo tiene tan bien aparcado.

Los autobuses, por su flexibilidad, tienen la capacidad de llegar hasta el último rincón de la ciudad; incluso la flota de la EMT está equipada con vehículos más pequeños, que se adentran por zonas escarpadas y dan un servicio de calidad a núcleos diseminados. Además, al menos hasta 2018, será la única herramienta de movili-

dad colectiva capaz de acercar a los ciudadanos de todos los distritos hasta el Casco Histórico, con lo que ello supone. A su vez, el metro, gracias a contar con una plataforma reservada, es más rápido, y sobre todo más fiable, en el sentido de que siempre se sabe exactamente a qué hora llegará a su destino, al no estar condicionado por los imponderables de la circulación. Dentro de los limitados itinerarios que por ahora cubre.

Se trata por tanto de habilitar un foro permanente de coordinación entre ambos, de manera que se evite en la medida de lo posible que haya servicios duplicados ni líneas solapadas, en competencia mutua; y que esos recursos se pue-



## El metro ha llegado para quedarse y su mantenimiento cuesta 70 millones al año a la Junta y el Ayuntamiento

dan destinar a mejorar el acceso al transporte público a todos los demás ciudadanos que no cuentan con una alternativa. En definitiva, lograr que cuanto antes en los vagones del tren se pueda escuchar la cantinela de otras ciudades: «Correspondencia con la línea 'x' de la EMT».

### Acuerdo institucional

El alcalde, Francisco de la Torre, puso de relieve esta posibilidad el pasado viernes, tras una reunión con la consejera de Fomento, Elena Cortés, en la que anunció que los máximos responsables de la EMT y de Metro van a reforzar sus vínculos para que ambos «se apoyen y se enriquezcan mutuamente». La empresa municipal está liderada por su gerente, Miguel Ruiz; y al frente de la concesionaria se encuentran su presidente, Javier Pérez Fortea; y el director general, Fernando Lozano. Incluso, De la Torre admitió que va a estudiar la integración del Ayuntamiento en la sociedad que explota el suburbano. «Coincidimos –dijo, en referencia a Cortés– en articular mecanismos de colaboración y de trabajo conjunto de todo el transporte público, para mejorar la coordinación con los autobuses».

Para ello, también es necesario seguir avanzando en la integración tarifaria. Ya se ha dado un primer paso, con la intermediación del Consorcio de Transporte, pero en realidad el ahorro es pequeño respecto al uso por separado de los abonos de ambos transportes. El precio actualmente estipulado, de 1,60 euros por el uso combinado no es competitivo; máxime cuando los transbordos entre autobuses de la EMT es gratuito. Y además las tarjetas de uno y otro no son intercambiables entre sí, sino que el usuario tiene que disponer de la del Consorcio.

Quedan otros flecos pendientes, como un compromiso mutuo para reducir al máximo las interferencias entre tranvías y autocares en el tramo en superficie, a su paso por el campus de la Universidad en Teatinos, donde ya se han producido algunos problemas sin mayores consecuencias. Y por parte de la Policía Local, para reforzar el control de quienes entorpezcan la circulación con actitudes incívicas, como la doble fila.

El metro ha llegado para quedarse y su mantenimiento cuesta millones de euros (70, de media, al año) a la Junta y el Ayuntamiento. También la EMT supone un importante gasto a las arcas municipales. De las facilidades que se den a los ciudadanos para el uso de unos y otros dependerá el éxito o fracaso de la batalla que Málaga está librando para convertirse en una capital más humana y sostenible.



Estación del Palacio de los Deportes Martín Carpena. :: NITO SALAS

## El suburbano se estrena en los conciertos

### Metro de Málaga ampliará hoy por primera vez el horario comercial para dar servicio a un espectáculo en el Palacio de los Deportes

#### DIARIO DEL METRO



IVÁN GELIBTER

En Twitter: @IvanGelibter

**MÁLAGA.** Ahora que estamos ya terminando esta primera semana de estrenos, qué mejor guinda para el pastel que tomar el suburbano malagueño para ir de concierto. Quizá se ha hablado demasiado poco de este uso ciudadano tan recurrente, pero lo cierto es que este pasado viernes, de las casi 9.000 personas que llenaron el Palacio de los Deportes para ver el concierto de David Bisbal, un amplio porcentaje fue hasta aquella zona –estación término de la línea 2– usando el nuevo metro de Málaga. Las que llevaban más tiempo en la cola, incluso, jugaban a demostrar cómo cambian las cosas en poco tiempo. «Cuando nos fuimos a acampar para estar las primeras en el concierto de Bisbal –el miércoles por la mañana–, todavía no se había

inaugurado. Las que estarán tres filas más atrás seguro que han venido en el metro».

Según algunos de los trabajadores el goteo fue intenso durante toda la tarde, debido en parte a que algunas personas «no se fiaban del todo de si llegarían pronto o no». De hecho, uno de los comentarios más escuchados precisamente fue la puntualidad, que por ahora está siendo uno de los fuertes de este nuevo medio de transporte. Juana, que iba con dos de sus hijas al show del almeriense, afirmó de manera vehemente que el metro era «una garantía». «Si sigue funcionando así, cuando queramos ir a un concierto o cualquier otra cosa que necesitemos llegar pronto, iremos en el suburbano», aseguró. Caso parecido el de Carlos y Julia, una pareja joven que también acudió al Carpena en metro. «A ver, teníamos pensado venir en el coche, porque además vivimos en Teatinos y no queda lejos. Pero nos hemos dicho, ¿probamos? La verdad es que funciona de maravilla y es una opción buena para este tipo de cosas». Eso fue lo mismo que debieron pensar muchas de las personas que el pasado 11 y 12 de julio fueron en sus coches particulares al 101 Sun Festival. Luis dice que le multaron por haber bebido e ir conduciendo. «En esta ciudad no nos planteamos casi nunca usar el transporte público, pero debemos cambiar esa mentalidad, y más ahora con el metro. No fui al concierto de Bisbal, pero si hu-

bera estado abierto el suburbano a principios de mes, creo que la mayor parte de los asistentes al festival lo hubieran cogido».

### Ampliación de horario

Cuando sólo han pasado cuatro días desde la inauguración, Metro de Málaga tiene previsto ampliar hoy por primera vez los horarios comerciales. Fuentes de la empresa explicaron que ello se debe a la celebración de un concierto del joven dúo sevillano Gemeliers en el Palacio de los Deportes. El evento comienza a las 21.30 y al ser domingo, en teoría el servicio tendría que terminar a las 23.00 horas. En cambio, se extenderá de forma extraordinaria hasta después de la hora de finalización del espectáculo, para facilitar el regreso a casa del público asistente. Un punto más a favor de cara a que el metro se consolide en poco tiempo como eje vertebrador de una ciudad que ya lo estaba añorando. El viernes se alcanzaron los 15.354 viajeros.

**La puntualidad está siendo uno de los temas más destacados del metro**

**HRCS**  
HUMAN RESOURCES CONSULTING SERVICES

**Eres Profesor de Formación Vial?**

**Puedes Montar tu Empresa con 495€**

**Nosotros ponemos los alumnos**

**Enviar Curriculum vitae a info@hracs.es**