



MÁLAGA SE INCORPORA AL CLUB DE LAS CIUDADES CON METRO

El nuevo medio de transporte aspira a cambiar la movilidad en la ciudad, a reducir el tráfico y la contaminación y a conseguir tres millones de viajeros en lo que resta de 2014 y cinco millones cuando lleve un año completo



IGNACIO LILLO

✉ ilillo@diariosur.es

Durante las últimas pruebas del metro en superficie, un periodista se acercó a una conductora que esperaba en el nuevo semáforo del cruce del Clínico para preguntarle qué le parecía. Su respuesta, lejos de la presumible queja por tener que aguardar parada al paso del

tranvía, fue: «Está bien, porque así hará menos falta el coche». En una respuesta tan sencilla, la ciudadana anónima acababa de condensar casi 14 años entre proyectos y obras, y ocho desde que arrancó la construcción de los túneles, un 26 de enero de 2006, en los alrededores del palacio de los deportes. Esta era entonces, y sigue siendo ahora, la razón principal para ejecutar unas obras que ya van por 600 millones de euros, y que aún no han terminado.

Ese es el reto, tan sencillo y a la vez tan complejo, y así lo recordó el delegado de Fomento, Manuel García Peláez, el viernes pasado, durante la presentación de las tarifas y los horarios comerciales: reducir al mínimo posible el uso del vehículo privado (y por consiguiente, las emisiones contaminantes) en los desplaza-

mientos interiores por la ciudad, con un sistema de transporte que conecte los barrios más densamente poblados; con trenes que circulan bajo tierra en su mayor parte para que sean más rápidos y sin las incidencias propias de la superficie. Y, lo que es más importante, con la certeza absoluta en cuanto a horarios y tiempos de trayecto; tal y como ya ocurre en todas las grandes capitales españolas y europeas.

¿Para qué sirve?

Cuando por fin arranque, algo que, en principio, está previsto para el próximo sábado, 12 de julio (si la burocracia lo permite), lo hará de manera parcial, y todavía no llegará hasta el Centro Histórico, que es el destino que demandan la mayoría de los ciudadanos. De hecho, habrá que

esperar hasta 2016 para verlo en la zona de El Corte Inglés; y hasta finales de 2017 para que alcance la Alameda Principal y al hospital Civil. Pero ya esta primera fase tiene algunos puntos fuertes. El primero, que comunica los dos distritos más densamente poblados. Carretera de Cádiz y Cruz del Humilladero, junto al tercer barrio donde llega, Teatinos, suman casi 240.000 habitantes, que es la población total de algunas capitales españolas. A partir de ahora, y hasta que se culmine la entrada en el casco histórico, estarán unidas entre sí y con la Universidad; el hospital Clínico; el centro de especialidades médicas de Barbarela; Carlos Haya; la Ciudad de la Justicia y el Palacio de los Deportes. Además de facilitar el acceso hasta la zona de El Perchel, con gran den-



Primera fase de apertura del metro

LÍNEAS 1 Y 2 HASTA EL PERCHEL



¿QUÉ SE ABRE AHORA?

11,9

kilómetros tendrá la primera fase, con 17 estaciones.

Línea 1: Desde la ampliación de Teatinos hasta El Perchel. Diez estaciones.

Línea 2: Desde el extremo de la Carretera de Cádiz, junto al palacio de los deportes José María Martín Carpena hasta El Perchel. Seis estaciones.

Intercambiador de El Perchel: Punto de conexión entre ambas líneas, junto a la estación María Zambrano.

TIEMPOS DE TRAYECTO

Recorrido completo: 19 minutos sin contar paradas; 27 minutos con el tiempo de subida y bajada. A continuación, algunos ejemplos:

Perchel-Clinico: 12 minutos.

El Torcal-Perchel: 5 minutos.

El Torcal-Clinico: 17 minutos.

Huelin-Universidad: 14 minutos.

P. Alta-P. de los deportes: 15 minutos.

Promedio entre estaciones: Entre uno y dos minutos.

PRECIOS

Tarifa técnica: Es el coste real del servicio, del que la mayor parte lo subvencionan las instituciones. Será de 4,21 euros por pasajero.

1,35

será el precio del billete sencillo para cada viajero.

Con 'bonometro': 0,82 euros.

Con transbordo: 0,66 euros.

No está permitido consumir alimentos, hacer reportajes fotográficos, llevar animales (salvo perros gula o en transportín), patinar ni fumar.



Se permite llevar bicicletas, carritos de bebé, maletas y carros de la compra. Las estaciones y los vagones están plenamente adaptados para personas con discapacidad y con movilidad reducida.

● ANDALUCÍA TECH

1' 12"

EL CONSUL

1' 15"

1' 00"

CLINICO

UNIVERSIDAD

1' 50"

1' 20"

CIUDAD DE LA JUSTICIA

1' 23"

PORTADA ALTA

54"

CARRANQUE

1' 11"

BARBARELA

1' 38"

LA UNION

1' 55"

EL PERCHEL

1' 55"

LA ISLA

1' 00"

PRINCESA-HUELIN

1' 11"

EL TORCAL

1' 01"

LA LUZ-LA PAZ

1' 02"

PUERTA BLANCA

1' 25"

PALACIO DE LOS DEPORTES

Duración de los trayectos

POBLACIÓN BENEFICIADA

Carretera de Cádiz: 116.317.

Cruz del Humilladero: 87.570.

Teatinos: 34.791.

238.678

malagueños estarán cerca de alguna de las estaciones del metro.

INVERSIÓN Y COSTES

Inversión realizada en las líneas que abren: 600 millones, incluida buena parte de la llegada hasta El Corte Inglés (que todavía no está operativa). Hasta el momento, todos los trabajos han sido sufragados por la Junta.

BE: Financia las obras, con una aportación de 325 millones.

70

millones, de media, tendrán que poner la Junta (75%) y el Ayuntamiento (25%) cada año hasta 2042 para garantizar su mantenimiento y la prestación del servicio público.



El modelo de metro

El Urbos 3 está fabricado por CAF en Linares (Jaén). Hay 14 unidades, de las que en esta primera fase se emplean 6 en marcha, más 2 de reserva. Tienen capacidad para 221 plazas, de las que 52 son asientos y el resto de pie.

➤ sidad de centros comerciales (Vialia y Larios) y con la opción de seguir viaje en tren o en autobús. Esto es lo más cerca que estará el Centro, de momento.

Lo hará con unos tiempos de viaje claramente mejores que en el vehículo privado, sobre todo cuando se le añade el necesario para encontrar aparcamiento. Por poner solo algunos ejemplos, un universitario que viva en la zona de Huelin tardará 14 minutos en llegar hasta la Facultad de Medicina (donde se encuentra la estación Universidad). Y apenas tres minutos más hasta el hospital Clínico. Desde el Perchel al citado centro médico son 12 minutos. Y desde Portada Alta hasta el palacio de los deportes, un cuarto de hora. Son tiempos reales y fiables, de

punto a punto, al no estar marcados por los problemas de la circulación. En días y horas laborables pasará un tren cada siete minutos y medio; y lo hará cada diez por las tardes y los fines de semana. Los viernes, sábados y vísperas de festivos abrirá siempre hasta la una y media de la madrugada. Además, se crearán turnos especiales en fechas señaladas, como la Semana Santa, la feria, la Navidad e incluso eventos deportivos y culturales destacados.

Sin intercambio con la EMT

Con estos mimbres, sus 17 estaciones aspiran a captar a unos tres millones de pasajeros en los cinco meses y medio que restan hasta el final de 2014. No es fácil, máxime cuando el servicio y sus posibilidades son

desconocidas para la gran mayoría de los ciudadanos. Salen aproximadamente a medio millón de viajeros al mes, casi 17.000 al día (sin tener en cuenta la diferencia de uso entre semana y los sábados y domingos). Otra forma de decirlo: más de 8.000 personas tendrán que hacer a diario el viaje de ida y vuelta para ir a trabajar, a estudiar, al médico...

El objetivo es alcanzar entre cinco y seis millones cuando cumpla el primer año completo. Una previsión conservadora, revisada a la baja y lastrada por factores tales como que en los primeros momentos no se podrán hacer transbordos con los autobuses de la EMT, aunque sí con los del Consorcio de Transportes metropolitanos. A pesar de las discrepancias, ambos medios están lla-

mados, tarde o temprano, a ir de la mano y no hacerse la competencia mutuamente, sino a trabajar juntos para arrebatarle protagonismo al vehículo privado, que es su verdadera razón de ser.

Rápido y barato

Algunos se preguntan por qué se inaugura en estas fechas del inicio del verano, y también tiene su razón. De una parte, se pretende que los estudiantes universitarios, que son uno de sus principales públicos potenciales, puedan hacerse con los servicios y buscar piso, en caso necesario, cerca de una estación. También se prefiere un periodo vacacional, para que se puedan resolver los posibles ajustes necesarios con una menor incidencia para el público y

al tráfico, en la zona en superficie).

Otro factor que hay que tener en cuenta es que todas las nuevas infraestructuras (y más en un salto tan grande como este) necesitan un periodo de adaptación de los potenciales viajeros, que algunos expertos en movilidad cifran entre seis meses y un año (véase lo que ocurrió con la hiperronda de circunvalación, que estuvo casi vacía durante varias semanas). De ahí la oportunidad de comenzar a rodar en el trazado en 'V', con vistas a que a mediados de 2016 ya llegue hasta El Corte Inglés, lo que situará al metro en una posición privilegiada ante grandes eventos como la Semana Santa, la feria y la Navidad.

Con este objetivo, el precio se ha tomado como un arma clara de competitividad, especialmente para quienes se decidan a dejar el coche aparcado en casa y subirse al metro. Las tarifas son, junto con las de Sevilla, las más bajas para un transporte metropolitano en España. Costará 1,35 euros el billete sencillo y 0,82 euros si se utiliza el 'bonometro'. Los transbordos desde autobuses interurbanos se cobrarán a 0,66 euros. Como comparativa, el de Madrid (siempre salvando las distancias, porque existen bonos mensuales y otras modalidades) cuesta 1,22 euros si se adquiere el tique de diez viajes. Y en Barcelona, con las mismas condiciones, es de 1,03 por trayecto.

La primera fase está lista para amarrar. A partir de ahora, serán los malagueños que tengan acceso al nuevo medio de transporte los que decidan si les compensa subirse al metro.

¿Cada cuánto tiempo pasará?

Pasará cada siete minutos y medio en horario laborable. La frecuencia será de diez minutos a última hora y los fines de semana.

De lunes a jueves laborales: De 6.30 a 20.00 horas, cada 7 minutos y medio. De 20.00 a 23.00 horas, cada diez.

Los viernes y vísperas de festivos: Abrirá desde las 6.30 hasta la 1.30 de la madrugada. Hasta las 20.00 horas, cada siete minutos y medio. Después y hasta el cierre, cada diez.

El sábado: Empezará a circular a las siete de la mañana y lo hará de forma ininterrumpida hasta la 1.30, cada diez minutos.

Domingos y festivos: El horario será de 7.00 a 23.00, también cada diez minutos.

Los horarios se ajustarán en función de los días con gran demanda, como pueda ser durante la Semana Santa y la feria.

¿Cuánto costará el billete?



El sencillo cuesta 1,35 euros. Se podrá comprar de forma individual o en un bono de nueve viajes. Se puede compartir.

El 'bonometro'

Cada viaje costará 0,82 euros. Hay que hacer una recarga mínima de cinco euros y máxima de 20. La tarjeta es gratis hasta el 15 de septiembre. Luego costará 30 céntimos.

¿Se podrá hacer transbordo?

Solo con los autobuses del Consorcio del Área Metropolitana (próximamente con la EMT). Se pagará el viaje en autobús más 0,66 euros por el metro. Para ello es necesario tener la tarjeta del Consorcio.

Descuentos solo para familias numerosas (hasta el 40%).

Sevilla, Bilbao y Valencia ya no se entienden sin el metro

Málaga será la séptima ciudad española en contar con este sistema, que ha obtenido una buena acogida en la mayoría de los casos

de I. LILLO

MÁLAGA. Comparar el metro de Málaga con los de Madrid y Barcelona sería una osadía, por el tamaño de estas ciudades y de su red de transporte público. En cambio, hay otras cuatro urbes españolas, con una población similar a la de la capital costanera, que ya cuentan con el suburbano, y en la mayoría de los casos la movilidad urbana ya no se comprende sin él.

El caso más cercano es el de Sevilla, tanto por dimensiones como por la extensión de la red y por las características del servicio, que también está operado bajo la coordinación de la Junta. Hasta la fecha lleva acumulados 71,6 millones de viajeros desde su puesta en servicio comercial,



PREVISIÓN DE VIAJEROS

3 millones durante 2014.

5 millones en 2015.

8 millones en 2016.

12 millones en 2017.

20,7 millones.

En 2018, cuando llegue a la Alameda Principal y al Hospital Civil.

el 2 de abril de 2009, según los datos facilitados por la Consejería de Fomento. El cumplimiento de las previsiones de demanda es del 97,8% respecto a la teórica prevista en los estudios iniciales de mercado. El mejor año fue el 2011, con casi 15 millones de viajeros, uno más de los previstos.

El caso de Bilbao es el más llamativo ya que, a pesar de que integra varios sistemas de transporte (en algunas líneas se asemeja más a un tren de cercanías) ha sido capaz de captar 87,6 millones de pasajeros al año, la cifra más alta de las ciudades medias.

Algo similar ocurre con Valencia, donde también confluyen diferentes medios, y que logra un resultado nada desdeñable, de 63 millones de usuarios.

En la cruz se encuentra el metro de Palma de Mallorca, que no ha logrado despegar. Tiene apenas 1,2 millones de usuarios, y de hecho el año pasado dejó de circular los sábados por la tarde, los domingos y festivos, dada la escasa afluencia esos días, para ahorrar costes de explotación.