

El otro billete del transporte público en Málaga

Las administraciones tienen que poner entre 0,57 del autobús y 13,10 euros del metro por viajero para hacer más accesible el precio a los ciudadanos



IGNACIO LILLO FRANCISCO JIMÉNEZ

✉ lillo@diariosur.es
✉ pjimenez@diariosur.es

La tarifa técnica de la bicicleta es de 1,14 euros para el Ayuntamiento, pero es prácticamente gratis para el 99% de los usuarios

MÁLAGA. Reducir las emisiones contaminantes y el tráfico en las grandes ciudades es un reto a escala mundial, al que Málaga no es ajeno. Que las urbes sean habitables y que la movilidad sea sostenible tiene un precio elevado para las cuentas públicas de las administraciones: casi cien millones al año, que es resultado de sumar las aportaciones para la explotación del metro; los autobuses urbanos y el sistema de bicis públicas. En las siguientes líneas analizamos, medio por medio, cuánto cuesta moverse por Málaga.

Por número de viajeros, la Empresa Malagueña de Transporte es la que consigue, hoy por hoy, un mayor equilibrio de las cuentas. El año pasado se subieron a los autobuses de la EMT 44,2 millones de viajeros, lo que obligó al Ayuntamiento –que es, junto con el propio usuario, su único sostén económico– a desembolsar un total de 25,35 millones de euros. Por tanto, el coste de la llamada tarifa técnica (el precio real si cada usuario pagara íntegramente su billete) es de 1,19 euros, y la subvención municipal asciende a 0,57 euros por viaje, según los datos aportados por la empresa pública.

El último en llegar, que ha sido el metro, está actualmente en explotación sólo de manera parcial, con las líneas 1 y 2 conectadas por el intercambiador del Perchel. A pesar de las limitaciones del servicio y de que todavía no llega al Centro, ya está captando a cinco millones de viajeros anuales (en lo que va de año registra aumentos mensuales cercanos al 10%). La Consejería de Fomento de la Junta tiene que pagar, durante el periodo transitorio que va desde 2015 hasta 2020 –cuando se supone que ya estará toda la red en funcionamiento– del orden de 65,5 millones de euros al año; lo que implica un gasto por

usuario de 13,10 euros. Esta es una medida temporal: cuando la red se complete y se alcance la cifra prevista, de 20,7 millones de pasajeros, el coste para las arcas públicas bajará hasta los 4,12 euros por viaje.

Moverse en bici pública

Otra de las patas del actual sistema de transporte público, y con una amplia aceptación entre los ciudadanos, es el servicio de alquiler de bicis. En total, según la EMT, que se encarga de su gestión, hay 39.000 inscritos en el programa, que generaron el año pasado 811.000 movimientos. Puesto que la subvención anual por parte del Consistorio se cifra en 923.671 euros, la aportación pública por cada ciclista asciende a 1,14 euros.

El taxi es el único transporte público que no sólo no está subvencionado, sino que tiene que pagar unos impuestos específicos al Ayuntamiento. Frente a los anteriores, el vehículo privado –el caballo de batalla que

las ciudades tratan de vencer y la razón de ser de todas las inversiones anteriores– tiene un coste directo para el conductor que la Dirección General de Tráfico cifra en el entorno de los 0,30 euros por kilómetro recorrido. Para que las vías públicas de Málaga estén en condiciones de ser utilizadas, la Gerencia de Urbanismo tendrá que invertir este año un total de 3.750.000 euros en concepto de mantenimiento de las carreteras.

De La Paz a Vialia

Por tanto, directa o indirectamente, todos los ciudadanos tienen que subvencionar también la movilidad privada (sean o no usuarios); aparte de las repercusiones que la saturación de vehículos tienen para la calidad de vida de los ciudadanos. También los servicios de tren, como el Cercanías y el AVE (según qué líneas), tienen un coste que subvenciona el Ministerio de Fomento (Gobierno central), a través de Renfe y Adif.

El metro termina su 'hipoteca' en 2042

Aunque está muy lejos, para ser estrictos en el análisis también hay que tener en cuenta que la deuda del metro no es para siempre. El primer hito, si se cumpliera el calendario, se produciría en 2020, cuando la tarifa

técnica baja de los actuales 13,10 euros a 4,12, gracias a la entrada de hasta 20,7 millones de viajeros. A su vez, cuando termine el periodo de la concesión, en el año 2042, esta última cifra se verá reducida hasta la mitad, unos dos euros. La inversión ya estará plenamente amortizada pero el suburbano perdurará.

Para ilustrar lo que le costaría a un usuario un trayecto en una ruta en la que todos los medios estén actualmente operativos, un redactor de SUR ha hecho la ruta entre la barriada de La Paz y Vialia (unos tres kilómetros) de todas las formas posibles. Sin tener en cuenta los descuentos especiales, con la EMT le habría costado 0,72 euros si utiliza la tarjeta multiviaje; 0,49 con la mensual (según el promedio de uso de los viajeros contabilizados por la entidad); y 1,30 euros con el billete ordinario. Con el metro habría sido casi igual: 1,35 euros con el billete sencillo y 0,82 con el 'bonometro'; aunque no existe un precio especial para todo el mes.

Con la bici pública de alquiler le habría salido prácticamente gratis: los trayectos de menos de media hora entre estaciones no cuestan nada, y en este caso el trayecto es inferior a ese tiempo (más del 99% lo son, según la EMT). El usuario sólo tiene que abonar cinco euros en concepto de seguro al inscribirse, y le vale todo el año.

Con un taxi, el mismo recorrido habría costado alrededor de cinco euros, según el ensayo realizado (aunque sujeto a la densidad del tráfico, la hora y los semáforos). Por último, si opta por ir en coche, puesto que son tres kilómetros, le habría costado 0,90 euros (aparcamiento aparte). En cualquier caso, es evidente que, cuanto más lejos se quiera llegar, más barato resulta el transporte público en Málaga.