

«No podemos encontrarnos con más sorpresas que dupliquen el coste de los tramos pendientes»

FINANCIACIÓN

García Peláez destaca que el coste económico de la construcción y mantenimiento del metro se compensará con su uso

¿ Quién va a pagar el metro y cómo se va a pagar?

❑ Ni Junta ni Ayuntamiento tienen máquinas propias para hacer dinero. El metro lo están pagando los ciudadanos andaluces, a través de fondos europeos y fondos propios de la Junta. De ahí la necesidad de sacarle un rendimiento al dinero público que estaba gastado, que es dinero de los ciudadanos. El metro se tendrá que gestionar, una vez que esté la tarifa técnica, con los viajeros y las aportaciones de las administraciones.

¿ Hay una cifra cerrada del coste del metro? Se empezó por unos 400 millones y, hasta ahora, se han gastado 600 millones.

❑ Quedan por hacer el túnel hasta Tetuán, licitar la obra por la Alameda hasta Torregordá y el proyecto de línea en superficie hasta el Hospital Civil. Una vez se cierre eso, sabremos cuál es el coste, teniendo en cuenta que puede haber algún tipo de desviación razonable, pero dentro de los valores presupuestados. Lo que no podemos es encontrarnos con sorpresas que dupliquen el coste, como ya ha ocurrido. Es verdad que en obra soterrada las sorpresas son mayores, como pasó en Callejones del Perchel, que dejó un sobrecoste económico y de tiempo.

¿ Una vez que se cierre la construcción, Junta y Ayuntamiento tendrán que aportar 40 millones al año. ¿ Es sostenible?

❑ Es cierto que va a costar un dinero, pero hay beneficios sociales y ambientales. El he-

cho de utilizar este tipo de transporte va a significar que Málaga tenga menos CO₂ y al haber menos coches se potenciará la ciudad turística que es Málaga, planteando peatonalizar ciertas zonas, favorecer la movilidad y ganar tiempo. Este coste se traduce en beneficios económicos en el comercio, turismo y al ciudadano, que ahorra tiempo.

¿ Pero es sostenible en el tiempo esa aportación anual de la Junta y el Ayuntamiento, teniendo en cuenta la debilidad presupuestaria actual?

❑ Será sostenible si la ciudadanía lo utiliza. También lo será porque las administraciones hagamos el esfuerzo para trabajar en que el ciudadano lo utilice, dejando el vehículo privado. Si no hacemos el esfuerzo, será sostenible mucho más tarde. Ganar tiempo para ir a hacer compras o trabajar tiene un coste económico beneficioso, intangible en principio pero que se puede valorar.

EN CORTO

BILLETE DEL METRO

P: ¿ Está decidido cuánto va a costar el billete de metro? ¿ Rondará el precio de Sevilla, que es de unos 1,35 € en el viaje básico?

R: No, la tarifa técnica no está decidida, eso requiere pormenorizar los costes reales de la inversión. Es necesario sentarse con la concesionaria y contar con el conocimiento del propio Ayuntamiento, para tener la valoración de la tarifa técnica. Los metros de Sevilla y Málaga son obras diferentes y creo que sería precipitado plantear un valor de la tarifa técnica.

FECHA DE PUESTA EN SERVICIO

P: ¿ Cuando va a empezar a funcionar la primera fase del metro de Málaga?

R: Ha habido un debate importante y muy intenso con el Ayuntamiento que paralizó los famosos 46 millones de euros del BEI para su puesta en servicio. Queremos que el metro comience lo antes posible, en el primer semestre de 2014, pero sin poner fecha aún.

❑ La sensación en la calle es que el metro es una obra muy costosa, que no satisface las pretensiones iniciales y se cuestiona su utilidad, dado el funcionamiento de los autobuses.

❑ Sé que hay un cansancio y un hartazgo por parte de la ciudadanía, porque se llevan ya prácticamente 10 años hablando del metro. Además están los desencuentros con el Ayuntamiento de Málaga, que también producen ese hartazgo. No obstante, estoy seguro de que en cuanto el metro empiece a funcionar, la visión negativa que ahora mismo puede tener la ciudadanía va a cambiar por completo.

¿ Qué tiene el metro que lo haga más efectivo que otros sistemas de transporte público?

❑ Es un sistema muy potente que va a hacer que los tiempos de transporte dentro de la ciudad cambien. Pero poner en marcha las líneas 1 y 2 hasta María Zambrano requiere que las administraciones -nosotros y el Ayuntamiento- hagamos pedagogía de este sistema de transporte. Creo que hay que empezar a introducir la cultura del metro y esa percepción negativa de la ciudadanía cambiará por completo. Va a ser un medio de transporte público colectivo muy potente por el nú-

mero de viajeros que lo pueden utilizar, porque da seguridad y porque va a ser rápido. El hecho de ir al Clínico o a la Ciudad de la Justicia, lugares donde se va de manera masiva, en poco tiempo y con puntualidad va a cambiar la percepción de la ciudadanía.

¿ Cree que la ciudadanía va a responder? Se habla de 20 millones de usuarios al año cuando esté terminado y de 12 millones en la primera fase, pero son cifras muy altas si se comparan con los 14 millones de Sevilla, que además conecta con poblaciones vecinas.

❑ Hay un dato objetivo, que es que para las pruebas con viajeros realizadas había más de 7.000 peticiones para participar. Son evidencias de que hay un interés ciudadano por este transporte. El metro de Sevilla es más metropolitana, y el de Málaga más urbano y cumplen funciones diferentes. El metro de Málaga responde a la necesidad en la ciudad de este medio de transporte, que hace planteamos que podemos llegar a las previsiones estimadas.

¿ Aun así, hablamos de casi la mitad de los usuarios de toda la plantilla de la EMT.

❑ El metro llega a las zonas más

pobladas de Málaga, lo que también da garantía de demanda, junto con la conexión con espacios públicos de afluencia masiva como el Martín Carpena y el Hospital Clínico o la Universidad. Es verdad que si la puesta en marcha repercutirá en la EMT, sobre todo teniendo en cuenta que la línea 2 del metro se solapa con la línea 3 de la EMT. Son una competencia que habrá que limar.

¿ Cómo se integrarán los servicios del metro y la EMT?

❑ Ya se ha empezado a trabajar en las comisiones técnicas después del último acuerdo que adoptamos con el Ayuntamiento. Ya están trabajando técnicos de ambas administraciones para que no sufra la EMT. Tienen que ser sistemas de transporte complementarios y ambos deben ganar. Se trata de que sepamos establecer esas líneas que en algunos casos se tienen que solapar, pero debemos ser capaces de buscar un equilibrio para que la EMT se nutra de viajeros del metro y viceversa. El éxito del metro y el de la EMT será que sepamos introducir ese cambio de mentalidad del uso del transporte público, ya que es eficaz y útil, y va en contra del uso del transporte privado.

❑ Málaga es una ciudad donde entre el 60% y el 70% de los desplazamientos para ir al trabajo se hacen en transporte privado. ¿ No corremos el riesgo de generar con el metro una oferta cara y con impacto mínimo?

❑ Ese dato no da espacio para trabajar y conseguir que ese cambio de cultura en la movilidad del malagueño y malagueña se pueda dar. La proporción es tan grande a favor del transporte privado, que si favoreces un transporte público potente, económico, rápido y eficaz, permites un cambio en este sentido. En Sevilla, poco a poco va aumentando el número de viajeros. También en Zaragoza. Prácticamente en todas las ciudades similares a Málaga vemos que el transporte público va ganando terreno al privado.

¿ La clave de la utilidad del proyecto está en el último tramo, que lleva esta infraestructura a la Alameda. ¿ Cuando se va a acometer?

❑ Es el tramo más complicado. Es cierto que sólo haremos al principio de la Alameda y debe tener menos problemas en su ejecución, pero es un tramo soterrado y con dificultades, que esperamos no tenga grandes sorpresas.

¿ Se podrá licitar el túnel bajo la Alameda para el año que viene?

❑ Sí, la intención es que en el primer semestre se pueda tener el proyecto de adaptación de la línea que iba hasta La Malagueta para que, en este caso, llegue hasta la esquina con la calle Torregordá e incorpore una parada allí. La idea es que se pueda licitar en 2014 y cumplir los plazos que estamos dando.

¿ Además quedaría por resolver el ramal en superficie entre Armengual de la Mota y el Hospital Civil. Ese, a priori, parece más sencillo.

❑ Este tramo, al ser prácticamente todo en superficie, no debe tener grandes problemas de sobrecoste porque encontremos im-

previstos durante la obra. Nos da más seguridad desde el punto de vista de ejecución y económico. El proyecto hay que hacerlo y tendrá que cumplir los requisitos de exposición pública, por lo que tardará un poco más.

¿ La decisión de extender el metro en superficie al Civil fue aceptada por el Ayuntamiento tras unas negociaciones muy complejas. ¿ Hasta que punto el BEI, del que depende la financiación del metro, jugó un papel decisivo para que el Ayuntamiento aceptara y asegurara que se lleve a cabo, pese a que hay cierto rechazo vecinal?

❑ Cualquier obra que modifique de manera sustancial elementos de la ciudad genera un debate, que es sano e importante, pero creo que hay elementos suficientes para que no se produzca ningún tipo de paralización. Hay una financiación de un banco público europeo -el BEI- que tiene unas exigencias como cualquier otro banco, que obligaban a cerrar un calendario de obra y asegurar un número de viajeros. Creo que el acuerdo se iba a dar porque hay una apuesta de la Consejería y del Ayuntamiento para que esta infraestructura no quedara paralizada y evitar así las consecuencias económicas negativas.

¿ Por qué se irá al Civil en superficie?

❑ Estamos en una época económica difícil y hay que hacer apuestas políticas para administrar los recursos. Estamos hablando de que vamos a ahorrar 130 millones de euros con este acuerdo con el Ayuntamiento, dinero que se puede destinar a otras políticas para los ciudadanos. Creo que este es motivo más que suficiente.

¿ Se podría esperar a que hubiera tiempos mejores?

❑ Hubiese sido un error, al final habría que pagar más en algo que habría estado paralizado. Si no hubiésemos llegado a ese acuerdo, podríamos haber llegado a una situación caótica.