

UN METRO EN EL LABERINTO



Aunque la primera fase se abrirá en octubre, el desacuerdo sobre cómo llegar hasta el Centro y unos gastos de explotación muy elevados abren múltiples interrogantes sobre el proyecto



IGNACIO LILLO

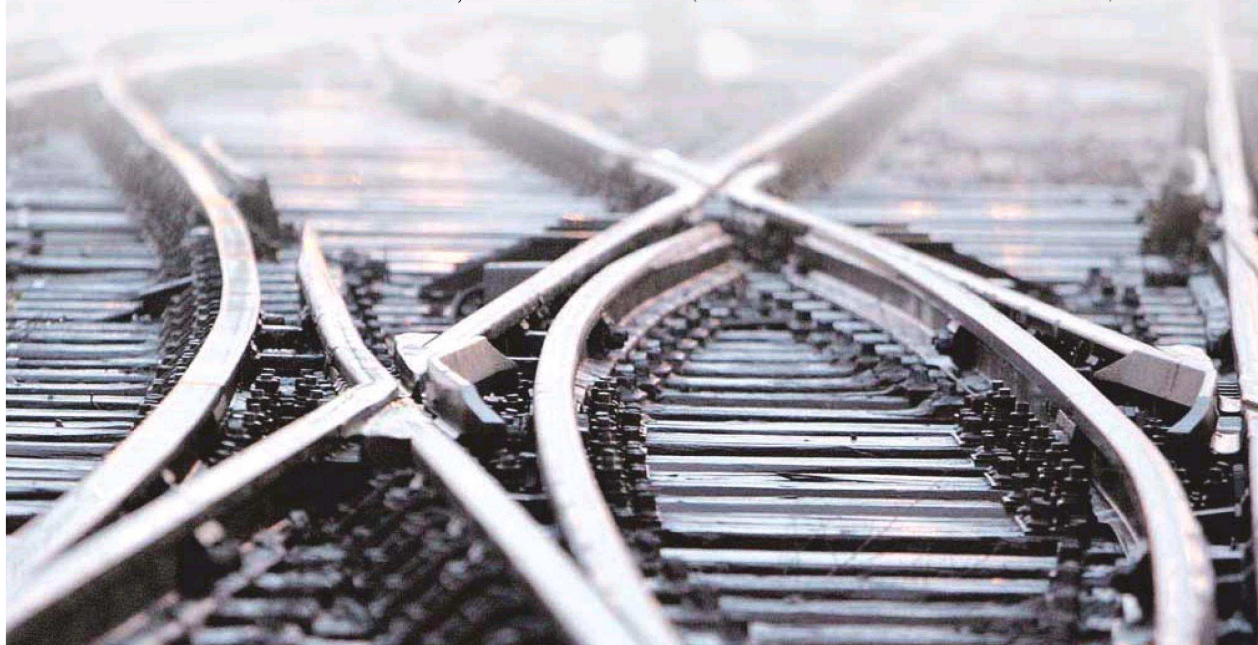
✉ ilillo@diariosur.es

Cuando eche a rodar, previsiblemente el próximo mes de octubre, el metro de Málaga tendrá dos líneas, que comunican los barrios más densamente poblados de la capital, con casi 240.000 habitantes en conjunto.

Sobre un total de 11,9 kilómetros se distribuirán 17 estaciones (una cada 700 metros), y se podrá llegar -puntualmente, porque no depende del tráfico- en apenas 14 minutos desde el extremo más alejado de la Carretera de Cádiz hasta la Universidad, a una velocidad media de 30 km/h (similar

a la de otros sistemas gemelos de España). Necesitará solamente siete minutos para ir a la estación María Zambrano, si viaja desde el Martín Carpena; y 11, si lo hace desde Teatinos. La frecuencia será de cuatro minutos (en hora punta) y seis, cuando la demanda es menor.

Poner en marcha estas dos líneas en forma de 'U', hasta El Pichel, habrá supuesto un esfuerzo de siete años de obras y una inversión que, hasta ahora, suma 560 millones de euros (160 más que cuando se adjudicó). En cambio, no podrá llegar hasta el Centro, en una ciu- ➤





LÍNEA 3 EL PALO

RECORRIDO

Itinerario: Parte desde La Malagueta y continúa por el interior, atravesando los paseos de Reding, Sancha y Sorolla hasta los Baños del Carmen, desde donde continúa hasta Pedregalejo y El Palo.

5,3

kilómetros es el trazado previsto para llegar desde La Malagueta hasta El Palo. Inicialmente era subterráneo pero la Junta ha propuesto hacerla en superficie.

6

estaciones se sitúan en el recorrido conforme a lo previsto inicialmente: Sancha, Sorolla, Baños del Carmen, Pedregalejo, Mercado y El Palo.

PREVISTO PARTIR DE
2016

OTRAS CIUDADES CON METRO

BILBAO
BARCELONA
MADRID
PALMA
SEVILLA
VALENCIA

¿CÓMO ES EL METRO DE MÁLAGA?

DATOS TÉCNICOS

Líneas: 2 (Carretera de Cádiz y Cruz del Humilladero-Teatinos).
Trabajadores: 120.
Usuarios (previstos): 8 millones hasta El Perchel, 12 millones hasta Guadalmedina; 20 millones hasta La Malagueta.

30

kilómetros por hora será la velocidad media del suburbano, con puntas de hasta 70.
Tarifa (prevista): 1,30 euros (billete sencillo), 0,85 euros con abono.
Capacidad por tren: 221 plazas.
Presupuesto (inicial): 47 millones.
Cuota de autofinanciación: 19%.

COMPARATIVA CON LA EMT

Líneas: 40.
Trabajadores: 790.
Usuarios: 45,5 millones de viajeros en 2012.
Tarifa: 1,30 euros (billete sencillo), 0,85 euros con abono.
Capacidad por autobús: 140 plazas.
Presupuesto: 55,4 millones.
Cuota de autofinanciación: 56%.

POSIBLES SOLUCIONES PASO POR EL CENTRO

EN SUBTERRÁNEO

Plazo de ejecución: 45 meses.
Cuánto cuesta: 200 millones de euros.

2020

Será el año previsto para la llegada hasta La Malagueta. Principales beneficios: No afecta al tráfico ni a los autobuses; mejora la operatividad y los tiempos de trayecto; ya está consensuado.

EN SUPERFICIE

Plazo de ejecución: 18 meses.
Cuánto cuesta: 41,5 millones de euros.

2015

Será el año previsto para la llegada hasta La Malagueta. Principales beneficios: Es más rápido y más barato de construir; llegaría antes hasta El Palo; evita conflictos con el BEI y la concesionaria.

NO HACERLO

Plazo de ejecución: Las obras terminarían en 2014, con la estación Guadalmedina.

57

millones será el canon de explotación, 10 más que si llegara a La Malagueta. Claves: La Junta se enfrentará al descrédito frente al BEI, que financia la obra, y a una posible demanda de la concesionaria de 300 millones.

GUADALMEDINA LLEGADA A EL CORTE INGLÉS

RECORRIDO

Itinerario: Va desde el intercambiador del Perchel hasta la estación Guadalmedina, atravesando Callejones del Perchel.

722,7

metros es la longitud del tramo, con una sola estación. Extensión total: Cuando llegue a este punto el metro tendrá 12,6 km. y 18 estaciones.

PREVISTO PARA
2014

entorno, tendrá una importancia vital, puesto que durante varios años será la más próxima al casco histórico, con una distancia de unos 700 metros, en línea recta, hasta la entrada a la calle Larios. Los costes de explotación serán similares a los de la fase anterior.

En el actual escenario de confrontación política, es complicado que el recorrido prosiga a medio plazo hasta la plaza de la Marina y La Malagueta. Fomento ha presentado esta semana su propuesta para ejecutar el paso por la Alameda Principal y el Parque en superficie, con un plazo de ejecución de 18 meses (lo que permitiría cumplir el compromiso de completar el proyecto a principios de 2015) y un coste reducido, de 41,5 millones.

El plan vino acompañado de un órdago de la consejera, Elena Cortés, quien dijo que licitará el tramo con o sin el beneplácito de la ciudad. Esta posibilidad ha chocado frontalmente tanto con el discurso

del alcalde, que solo contempla la opción del paso soterrado, tal y como estaba acordado hasta ahora, como de amplios sectores de la sociedad malagueña, que se han manifestado abiertamente en contra de que la Junta imponga su criterio en este asunto.

Quedarse en Guadalmedina

Por tanto, otra de las opciones es dejarlo en la estación Guadalmedina, a la espera de disponer de fondos para proseguir bajo tierra (su coste se dispara hasta los 200 millones). En cambio, esta postura choca con los compromisos adquiridos por el Gobierno andaluz con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) que financia los trabajos, con un crédito de 325 millones de euros que habrá que empezar a devel-

ver a partir de 2015, y para lo que se contaba con los ingresos derivados de la línea completa.

También pesa el acuerdo inicial con la sociedad concesionaria, Metro Málaga, que esperaba alcanzar en esas fechas el umbral de rentabilidad que suponía llegar hasta La Malagueta, algo que será imposible si no es en superficie. En la Consejería de Fomento temen que tendrán que hacer frente a una reclamación patrimonial que las primeras estimaciones cifan en unos 300 millones (el doble que en Sevilla, donde el contencioso ya está sobre la mesa).

A ello, se une el hecho de que habrá que abonar diez millones más en concepto de canon de explotación por cada año que transcurra sin abrir la estación situada más al

Este, en una proporción que, cabe recordar, será del 75% para la Junta y 25% para el Ayuntamiento. Ello se justifica por el menor número de viajeros respecto a los previstos en el calendario inicial.

¿Quién paga?

Además del debate sobre las posibilidades de continuar con el metro en superficie o en subterráneo, existe un segundo motivo de bronca institucional entre el Gobierno andaluz y el municipal, a costa de la reclamación que el primero ha hecho al segundo sobre su contribución a las obras realizadas hasta ahora, y las que están por llegar. La disparidad de criterios reside en que el Ayuntamiento pretende compensar todo con mejoras de movilidad urbana -tal y como hizo la capital hispalense- y la Junta solo acepta

convalidar, a lo sumo, la mitad de la deuda (que asciende a 63,62 millones, según los cálculos autonómicos). La falta de entendimiento hace presagiar que la salida al conflicto estará en los tribunales (asi ha ocurrido ya en Sevilla y Granada). De momento no hay avances en la mesa de negociación, y los gestores de IU ya han dado el primer paso en esta línea, con una reclamación formal de la primera parte de la deuda, que asciende a 32,31 millones.

Sin perder de vista que Málaga se sumará en breve a la corta lista de ciudades españolas que cuentan con el medio de transporte urbano más moderno del mundo, el desacuerdo acerca de la forma de llegar hasta el Centro; el sobrecoste de las obras y unos gastos de explotación excesivos abren múltiples interrogantes sobre el futuro de esta actuación.

En la primera fase, tras el verano, conectará la estación María Zambrano con la UMA y Carretera de Cádiz

La parada más próxima al Centro será, a partir de 2014, la de Guadalmedina, junto a El Corte Inglés