

Lunes 29.04.13
SUR



Recreación ofrecida por la Consejería de Fomento de una Alameda Principal peatonalizada y con el metro circulando por la calle. :: sur

Metro arriba, metro abajo

La consejera de Fomento presentará mañana el proyecto en superficie



IGNACIO LILLO

✉ ilillo@diariosur.es

La propuesta tiene ventajas, como las del menor coste y tiempo de ejecución, pero en contra pesan mucho los perjuicios para el tráfico

MÁLAGA. Metro arriba, metro abajo. La consejera de Fomento, Elena Cortés, presentará mañana en Málaga la propuesta para llevarlo en superficie desde la última estación que está en obras, la de Guadalmedina (en la avenida de Andalucía) por este eje hasta la Alameda Principal, la plaza de la Marina y el Parque, para terminar en La Malagueta. La propuesta, que ya tiene el rechazo explícito –y reiterado– del alcalde de la ciudad, Francisco de la Torre, y sin cuyo apoyo será imposible comenzar las obras, ofrece ventajas, como las del menor coste y tiempo de ejecución. En el otro lado de la balanza pesa mucho la fuerte afección al tráfico, precisamente, en uno de los ejes que soporta más vehículos; y la escasez de alternativas viarias.

En el lado positivo, destaca una razón más psicológica que técnica: la certidumbre en cuanto a los plazos, y los (más que posibles) imprevistos en el supuesto contrario. La experiencia del tramo anterior, Callejones del Perchel, pesa mucho en la decisión. No en vano, este ha tardado cuatro años en volver a ser transitable (lo hará esta semana, cuando inicialmente tenía un plazo de ocupación en superficie de solo 13

EN SUPERFICIE

Ventajas

Certidumbre: No hay riesgo de retrasos ni por restos arqueológicos ni por problemas del terreno.

Menor plazo: Los trabajos se pueden hacer en solo 18 meses.

Más barato: Cuesta algo más de 40 millones.

Alameda Principal peatonal: Abre la puerta a que este espacio tenga uso ciudadano.

Ficus: Los árboles no tendrían ningún riesgo.

2015

A primeros de ese año podría llegar el metro en superficie hasta La Malagueta.

Inconvenientes

No tiene consenso: No es la opción que se acordó al principio del proyecto.

Problemas para el tráfico: Ocupa con las vías y los trenes una de las zonas con más densidad circulatoria de la capital.

Menor velocidad y peor frecuencia: El tiempo de recorrido en superficie es, según Fomento, 90 segundos superior, aunque estará sujeto al tráfico.

EN SUBTERRÁNEO

Ventajas

Ya está pactado: Desde el inicio del proyecto esta fue la opción de consenso de todas las instituciones.

No afecta al tráfico: Una vez que termine la excavación de los túneles se repondrá la circulación, como en el resto de tramos.

Mejor velocidad y frecuencia: El metro no tiene mermas de calidad al llegar al Centro, sino que aprovecha todo su potencial.

2016

En el mejor de los casos el túnel entraría en servicio a finales de ese año.

Inconvenientes

Incertidumbre: La construcción del túnel tendrá que enfrentarse a posibles restos arqueológicos, un suelo de baja calidad y la necesidad de preservar los ficus.

Coste mayor: El presupuesto es de 220 millones.

Plazo y efectos para la ciudadanía: Se tardaría un mínimo de 36 a 40 meses de obras, con lo que ello conlleva para los vecinos y negocios de la zona.

mento propone peatonalizar la Alameda Principal por completo, para crear el gran paseo de la ciudad.

Otro argumento claro, en los tiempos que corren, es precisamente el económico: Según los cálculos de la Consejería, hacer un túnel y dotarlo técnicamente hasta la plaza de toros costaría otros 220 millones más, teniendo en cuenta los costes de la financiación mediante el modelo alemán (un préstamo con pago diferido). En cambio, llevarlo a cielo abierto reduciría la inversión a algo más de 40 millones.

Razones para el 'no'

Los detractores también esgrimen sus argumentos, y el alcalde, Francisco de la Torre, nunca ha perdido de vista uno netamente político: hacerlo en subterráneo es lo que estaba pactado y negociado por todas las administraciones desde la fase de redacción de los proyectos, en los primeros años de la década pasada; y más desde que comenzaron las obras, en junio de 2006.

El segundo es el referido a la interferencia que se producirá sobre los vehículos, en dos de los ejes que soportan un mayor peso viario de la capital: en la avenida de Andalucía, el corte se producirá ya desde la rampa de salida de los trenes, situada frente al edificio de El Corte Inglés (35.000 vehículos diarios por sentido) y por supuesto en la Alameda (32.000).

El Consistorio tampoco elude la situación de las arcas autonómicas y ha hecho una contraoferta, consistente en llevarlo bajo el suelo pero solo hasta la estación más esperada por todos los ciudadanos, la de la Marina, para reducir el coste. La Consejería ha respondido que el ahorro sería mínimo. Las posturas están muy enfrentadas y no es previsible que ninguno dé su brazo a torcer.

meses) después de la aparición de importantes restos arqueológicos y de sucesivos problemas presupuestarios. De este modo, si se colocan las vías directamente a cota de calle se puede garantizar un plazo de

18 meses; frente a un mínimo de 36 a 40 meses si se opta por el subterráneo. Y ello, siempre que no aparezcan vestigios ni dificultades técnicas de última hora (el subsuelo de esta zona es complejo). De paso, Fo-