



Recreación del paso del metro en superficie por la Alameda. LA OPINIÓN

## Arquitectos cuestionan llevar el metro en superficie sólo hasta La Malagueta

► Ven rentable construirlo en la zona Este si se une en el futuro con un corredor litoral hacia Vélez

EUROPA PRESS MÁLAGA

El Colegio de Arquitectos de Málaga considera una opción «cuestionable» que, como plantea la Junta, el metro atraviese el centro en superficie para llevarlo sólo hasta La Malagueta o El Palo, ya que, para eso, sería «más lógico» estudiar una red «eficiente» de autobuses urbanos. Además, opinan que si se decide llevar esta infraestructura hacia la zona Este de la ciudad, debería ser con la idea de que en el futuro hubiera una continuación del corredor ferroviario litoral hacia Vélez-Málaga, y, en ese caso, el suburbano debería ir soterrado; por lo que, mientras se adopta esa decisión, dejó claro que «no pasa nada» si se para la obra en la plaza de Manuel Alcántara.

Así lo expresó su decano, Antonio Vargas, quien manifestó que «lo que aportaría un metro en superficie no deja de aportarlo una red bien estudiada de autobuses ecológicos, con un carril exclusivo, una opción que es más económica, por lo que, inicialmente, ir en superficie hasta La Malagueta o El Palo no tiene mucho sentido».

Por otra parte, indicó que «le-

var esta infraestructura bajo tierra, con los problemas de afectación de arboleda y de edificios en la Alameda Principal que puede conllevar, al ser una obra muy agresiva, sólo se justificaría si hay una apuesta a medio o largo plazo por un corredor ferroviario hacia la parte oriental de la provincia».

En este sentido, Vargas dijo a Europa Press ser «prudente» en la alternativa soterrada del metro hasta La Malagueta y la defendió únicamente si se piensa en realizar en el futuro el eje ferroviario litoral en dirección a Vélez-Málaga. «Siempre se habla de esta última opción, pero no acaba de decirse si sí o si no, ni cómo, por lo que mientras lo tienen claro, no pasa nada por parar las obras en la plaza de Manuel Alcántara», reiteró.

«Si te planteas la continuación del eje litoral más allá de La Malagueta, es necesario que el metro vaya soterrado, pero si no te planteas eso, entonces resuelve la conexión por el centro no con un metro en superficie, sino con otro sistema de transporte público, es decir, con una potenciación del autobús desde la Alameda a El Palo».

Una alternativa que, como ha defendido, «necesitaría menos inversión».

### Atención a las administraciones

En opinión del decano de los arquitectos malagueños, un tranvía por el centro, como plantea la Consejería de Fomento y Vivienda, «aporta poco para la inversión que necesita, teniendo en cuenta que eso mismo lo podría aportar un servicio de autobús en combinación con el metro». Ambos transportes «no juegan en ligas diferentes y el autobús tiene que ser un sistema lo suficientemente eficaz y coordinado con el metro».

En todo este asunto subyace «un problema de inversión y de rentabilidad», siendo necesario determinar primero «si hay dinero para ejecutar el eje litoral hacia la parte oriental de la provincia y si existen estudios de viabilidad». A priori, a su juicio, puede parecer que «no sería viable, ya que la inversión sería muy alta y no habría usuarios suficientes para rentabilizarla».

Ante esto, aseguró que «las administraciones deberían ser capa-

ces de superar las disputas partidistas y elaborar estudios serios de perspectivas de mercado y de amortización de la infraestructura y si se determina que es viable y que es una actuación que se puede realizar en el futuro, dentro de 20 o 30 años, pues plantea soterrar el metro hasta La Malagueta cuando haya dinero; cuando haya algo más, hacia El Palo, y cuando tenga más, hasta Rincón de la Victoria o donde haga falta».

Para no continuar el eje ferroviario litoral hacia la parte oriental y ante la actual situación de crisis y teniendo en cuenta que el riesgo que conllevaría un metro bajo tierra sólo hasta La Malagueta sería «demasiado importante», Vargas consideró «una mejor opción» dejarlo en la plaza de Manuel Alcántara y «desde allí potenciar el transporte de autobuses». «La ciudad demanda a la Junta de Andalucía y al Ayuntamiento que se pongan de acuerdo para coordinar de forma más eficaz el metro y los autobuses», pero frente a ello «llama la atención la capacidad que tienen las administraciones para acabar con cualquier acuerdo».

## El AVE cumple cinco años de vida con más de siete millones de usuarios

► En este tiempo han circulado más de 48.000 trenes entre Málaga y Madrid con una puntualidad de un 97%

LA OPINIÓN MÁLAGA

El tren de Alta Velocidad Española (AVE) Málaga-Madrid cumplió el pasado domingo cinco años desde su inauguración. Un lustro en el que 7,2 millones de usuarios han utilizado este trayecto -3,6 en cada sentido-, lo que supone el 78 por ciento del total de usuarios de la relación.

El 23 de diciembre de 2007 se inauguraba la conexión vía AVE entre Málaga y Madrid. El entonces presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, estuvo acompañado por la que fuera en la época ministra de Fomento, Magdalena Álvarez; el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, el presidente de Adif, Antonio González, y el de Renfe, José Salguero.

La comitiva llegó puntual y en dos horas y 33 minutos ya se encontraban en la Estación María Zambrano. Esta precisión suiza ha ocurrido en un 97,6 % de los trayectos entre ambas capitales.

En 1828 días, han circulado más de 42.000 trenes AVE entre la capital de la Costa del Sol y Madrid. Por su parte, la estación Antequera-Santa Ana, en la que los trenes procedentes de Málaga realizan una parada, ha sido utilizada por 200.000 viajeros para desplazarse a la capital de España.

En este 2012, la estimación, según ha apuntado Renfe, para el ejercicio completo de 2012 es de 1,7 millones de viajeros en el conjunto del servicio AVE Málaga-Madrid.

Con la apertura de este servicio, se pusieron en marcha las líneas de alta velocidad Córdoba-Málaga, así como en enero de 2009, Renfe puso en marcha los trenes AVE directos entre Barcelona y Málaga, sin parada en Madrid. La oferta se ampliaría en junio de 2011 con la incorporación de dos trenes más, de forma que actualmente son cuatro los servicios AVE diarios entre Cataluña y la Costa del Sol.