

# 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**

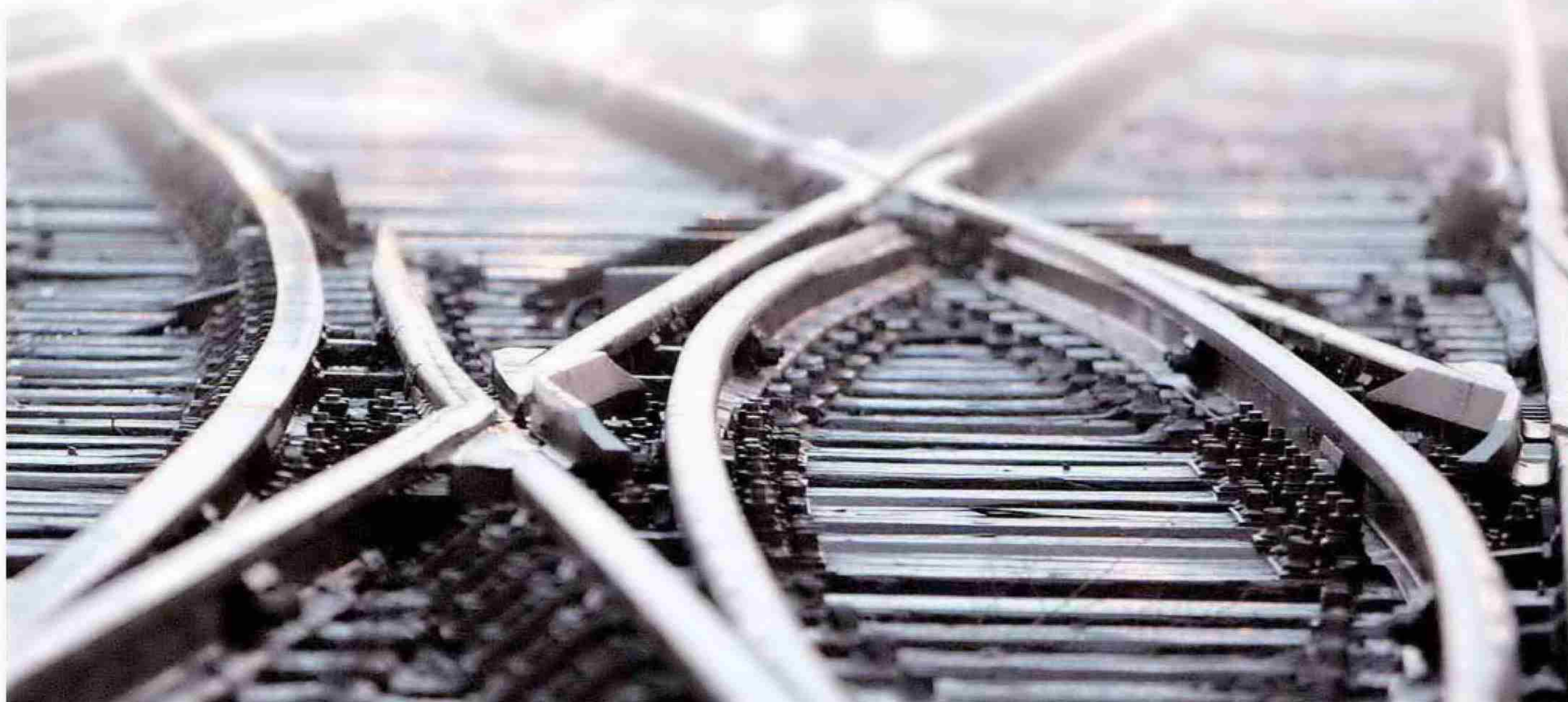
✉ [ilillo@diariosur.es](mailto:ilillo@diariosur.es)

**C**uando 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 Perchel, 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-



## El metro de Málaga, tramo a tramo

### LÍNEAS 1 Y 2 HASTA EL PERCHEL

#### SITUACIÓN ACTUAL

Nivel de ejecución: Ambas líneas están ya por encima del 90%. Las obras terminarán a finales de junio.

Inauguración: Está prevista en el mes de octubre de este año.

**11,9**

kilómetros tendrá la primera fase, desde el palacio de los deportes Martín Carpena hasta Teatinos, pasando por la estación María Zambrano.

#### TIEMPOS DE TRAYECTO

Recorrido completo: 18' 35" desde el Martín Carpena hasta la ampliación del campus de Teatinos.

Martín Carpena-Perchel: 7'15"

Teatinos-Perchel: 11'20"

Martín Carpena-Clinico: 15'20"

**17**

estaciones en esta primera fase.  
Frecuencia: Entre 4 y 6 minutos.

#### PRECIOS Y COSTES

Tarifa técnica: Es el coste real del servicio, del que la mayor parte lo subvencionan las instituciones. Rondará los 3,5 euros por pasajero.

**1,30**

será el precio del billete sencillo para cada viajero.

Billete con abono: 0,85 euros.

### ALAMEDA Y MALAGUETA TRAMO COMÚN

#### RECORRIDO

Itinerario: Discurre desde la última estación en obras, Guadalmedina, por la avenida de Andalucía, la Alameda Principal, la Marina y el Parque.

Longitud del tramo: 1,6 kilómetros.

**14,4**

kilómetros tendrá el recorrido completo del metro hasta La Malagueta.

Estaciones: Entre 20 y 21, según el trazado que se elija (en subterráneo o en superficie).



#### POBLACIÓN BENEFICIADA

Carretera de Cádiz: 116.317.

Cruz del Humilladero: 87.570.

Teatinos: 34.791.

**238.678**

malagueños estarán cerca de alguna de las estaciones del metro.

Puntos de interés: Universidad, Hospital Clínico, Barbarela, estación María Zambrano, estación de autobuses, Martín Carpena.

#### INVERSIÓN Y COSTES

Inversión realizada: 560 millones, a diciembre de 2012. 90,3 millones previstos para 2013. El Ayuntamiento pone una sexta parte; el resto, la Junta.

BEI: Financia las obras, con una aportación de 325 millones.

**47**

millones tendrán que poner la Junta (75%) y el Ayuntamiento (25%) el primer año para su mantenimiento.

dad donde este pequeño entramado de calles es el referente empresarial y de ocio para miles de ciudadanos. Lo más cerca que estará, por el momento, será la estación Guadalmedina, que se ubicará frente a El Corte Inglés y que abrirá al público a finales del año que viene.

#### Costes de explotación

Durante el primer y el segundo año de circulación, la Junta (75%), y el Ayuntamiento (25%) tendrán que abonar unos 47 millones para su mantenimiento. La tarifa técnica (el coste real del servicio si lo tuviera que pagar íntegramente el ciudadano) rondará los 3,5 euros, mientras que el precio del billete para el

## Para poner en marcha el recorrido en 'U' hasta la estación María Zambrano han sido necesarios, de momento, 560 millones de euros y un esfuerzo de siete años de obras

usuario se reducirá hasta los 1,30 euros (igual que el de la EMT).

La previsión inicial de viajeros será de ocho millones durante el primer año (hasta María Zambrano). A partir de finales de 2014, cuando llegue hasta la avenida de Andalucía, la cifra se elevará hasta los 12 millones. Y solo si llegara hasta la plaza de la Marina y La Mala-

gueta se alcanzaría el umbral de equilibrio financiero, con entre 18 y 20 millones.

Las comparaciones son odiosas, pero no se puede perder de vista que los autobuses de la EMT mueven cada año a 45,5 millones de personas en 40 líneas, con un presupuesto de 55,4 millones, muy similar al que tendrá el suburbano.

Gracias a ello, alcanza un 56% de autofinanciación (en el metro se llegará, como mucho, al 19%).

Llegados a este punto, en lo único que se ponen de acuerdo la Consejería de Fomento de la Junta, el Ayuntamiento y la sociedad concesionaria, Metro Málaga, es en la necesidad de arrancar cuanto antes y comenzar así a rentabilizar tan vas-

menzara a operar después de verano, con un recorrido en forma de 'U' que le llevará a cubrir la Universidad, como referente y principal granero de usuarios; el hospital Clínico; la estación de Renfe y su extenso entorno comercial (Vialia, Larios Centro, etc); el centro de especialidades Barbarela y el palacio de los deportes Martín Carpena.

#### La parada más céntrica

Apenas un año después, esto es, a finales de 2014 está prevista la inauguración de la estación Guadalmedina, ubicada frente a El Corte Inglés. Las obras avanzan a buen ritmo y esta semana han dado dos pasos importantes, con la reapertura al tráfico de Callejones del Perchel; y la licitación del montaje de las vías en el interior del túnel. La estación, para la que Fomento ultima un diseño «emblemático», acorde con su

## 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 A PARTIR DE  
**2016**



### OTRAS CIUDADES CON METRO



### ¿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

#### 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**

##### EN SUBTERRÁNEO

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

**2020**

Sería 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**

Sería 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.

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

#### 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 devol-

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

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 cifran 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

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

que  
tiva-

icial  
Me-  
nza-  
nta-  
a La

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 (así 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.