RAÚL LÓPEZ

CONCEJAL DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

El metro de Málaga vuelve a ganar protagonismo en el debate público. La propuesta de la Consejería de Fomento de que discurra en superficie por la Alameda y el Parque se ha encontrado con la negativa municipal, que defiende la opción soterrada que se consensuó en 2003, cuando se firmó en convenio entre las dos administraciones para impulsar este proyecto



El concejal de Movilidad afirma que el único proyecto consensuado es el metro soterrado.

«Si el tranvía va en superficie por la Alameda no hay peatonalización»

El concejal de Movilidad destaca que para eliminar la circulación de la Alameda hay que acometer obras para desviar el tráfico y que el metro vaya soterrado

Miguel Ferrary
MÁLAGA



FOTOS DE **GREGORIO TORRES**

■ Raúl López, concejal de Movilidad, tiene claro que el metro debe ir soterrado a su paso por la Alameda y el Parque. Insiste en que es el proyecto consensuado y sobre el que se ha trabajado durante 9 años, por lo que no entiende el cambio de postura de la Consejería de Fomento. López lamenta lo que entienden como una falta de argumentos de la Junta para sostener este nuevo criterio, que corre el riesgo de frenar el proyecto en el Guadalmedina por la falta de acuerdo entre las administraciones.

P El futuro del metro se enfrenta al dilema entre construirlo en superficie a su paso por el Centro, como propone la Junta, o continuar soterrado, como defiende el Ayuntamiento, que se niega en redondo a cambiar el proyecto.

R Nos negamos, pero no porque al Ayuntamiento le guste más que el metro vaya soterrado. Es que cuando se empieza a hablar del metro en el año 2000 se estudian todas las posibilidades y se llega a este consenso mayoritario, con un periodo en el que se pudo alegar y negociar. No defendemos esta opción como algo idealista o por gusto. Es lo que hemos venido trabajando durante 9 años. ¿Qué pasa?, que ahora cambia el partido que está al frente de la Consejería de Fomento y cambiar el modelo porque no le gusta. Me parece un poco frívolo. Si se quiere cambiar el modelo, habrá que hacer un nuevo convenio y que la gente se pronuncie.

P ¿Cree que el cambio criterio de la Consejería por un tranvía en superficie sólo obedece a razones ideológicas?

R El viceconsejero dice que no es un problema económico que hay dinero para llegar a La Malagueta, así que debe haber otras razones, aunque no nos han dicho nada todavía. Si dicen que el problema es económico, lo vemos. Si es de número de viajeros, que lo digan. No lo sé. Es lo que nos tienen que trasladar. Por ahora sabemos que ese es el modelo que les gustan y que lo van a explicar a los malagueños. Nosotros estaremos encantados de explicar el modelo que defendemos, que es el único consensuado y es soterrado.

P La Junta de Andalucía os presentó en diciembre un plan de movilidad para apoyar su propuesta de que el metro circule en superficie por la Alameda. ¿Qué conclusiones habéis sacado de este documento?

R El documento que nos han facilitado está hecho por la consultora Contorno, que curiosamente es la misma empresa que nos ha elaborado el Plan de Movilidad de Málaga y el estudio del sistema de transporte de alta capacidad BRT para la zona Este de la ciudad. Estamos estudiando ese plan de movilidad, pero los técnicos nos dicen que es parcial y que no traslada una realidad completa.

P ¿Qué aspectos consideráis que no se ajustan a la realidad de este plan?

R Por ejemplo, los datos de tráfico que aportan de aforo en la Alameda son del segundo cuatrimestre del año 2012. Pero si comparas los datos del año anteriores hasta 2007 hay descensos del 40% en el tráfico de algunas vías. Hacer un estudio de aforos ahora es irreal porque estamos en crisis. No podemos hacer una ciudad de hoy para el tráfico de mañana. Hay que ponderar los datos, que no tienen que ser los que había en 2007, pero tampoco los actuales.

P ¿Cuándo tendrán conclusiones definitivas sobre este informe?

R Pese a que es un documento que no es completo, hemos encargado cuatro estudios diferentes, uno a la Oficina de Infraestructuras de Alcaldía, a la EMT, a Urbanismo y a Movilidad.

P Una de las ideas de este plan de movilidad de la Junta es trasladar las cabeceras de la EMT a Muelle de Heredia, para liberar espacio en la Alameda.

R Perderíamos gran parte de la funcionalidad del metro si se plantea como un «quítate tú para ponerme yo», porque estaríamos sustituyendo un servicio de transporte que cuesta 300.000 euros por autobús por otro que cuesta 800 millones. Nos saldría muy caro. Fíjate que la línea 11 tiene 16 autobuses y transporta 4,9 millones de pasajeros al año, algo que ni en sueños lo va a hacer el metro por el mismo precio. El metro debe complementarse con la EMT y ésta, con el metro. No deben ser competencia, ya que ambos son importantes. Además, hay que recordar que la EMT ya estaba.

P ¿Tan fuerte puede ser la competencia que planteará el metro a la EMT?

R Cuando le preguntamos por dónde iría el metro hasta El Palo, nos respondieron: «Por donde va el 11». No hay nada claro. Parece que se trata de quitar la EMT para poner el metro. Que conste que la EMT no tiene nada en contra, al revés, estamos encantados porque cuanto más transporte público haya, vamos a ganar todos y transportaremos a gente para que coja al metro. Pero la EMT tiene 60 años de vida y la cuestión no es te quito a ti para ponerme yo, ya que hablamos de una empresa con 800 trabajadores, con 60 años de historia y calificada entre las mejores empresas de transporte de España. Si el camino que elige la Consejería de Fomento es hacer sólo lo que ellos quieren, se van a encontrar al Ayuntamiento enfrente, junto a los ciudadanos. Estaremos de parte del consenso.

P Sin embargo, el trazado de las líneas 1 y 2 del metro ya coinciden con varias de la EMT.

R Hay que conseguir que el usuario del coche use el transporte público, tanto el metro como la EMT. Para ello tenemos que analizar los transbordos y un montón de cosas más, para que la oferta sea atractiva.

P ¿Pero es posible técnicamen-

PASA A LA **PÁGINA SIGUIENTE** ▶



Raúl López insiste en que la Alameda es uno de los pocos sitios donde no se justifica el metro en superficie.

▶ VIENE DE LA **PÁGINA ANTERIOR**

te que el metro vaya en superficie y se acometa la peatonalización de la Alameda?

R Técnicamente se puede eliminar el tráfico privado, pero si se mantiene el tranvía el superficie no hay una peatonalización de la Alameda, sino una convivencia con el peatón. Es posible peatonalizar la Alameda, pero eso conlleva una serie de condicionantes previos para que sea posible, como soterrar el tráfico en Cánovas del Castillo o que el metro vaya bajo tierra. Peatonalizar debe ser lo contrario a poner un tráfico por encima. Lo más lógico, para cualquiera, es que en esa parte el metro vaya soterrado. De hecho, a mi modo de ver es uno de los pocos sitios del trazado donde no tiene sentido que el metro vaya en superficie.

P ¿Tantos problemas acarrearía el metro en superficie? ¿No sería una posibilidad viable para reducir la inversión?

R Si el metro no se soterra hipotecamos de por vida algo que es fundamental para la ciudad, como es la posibilidad de unir por tren el litoral occidental y oriental. Me gustaría que no renunciáramos a ese tren litoral, porque es imposible hacerlo por el norte de la ciudad. Ya conseguimos que el túnel proyectado tuviera la anchura suficiente para que el Cercanías pudiera pasar por ahí en dirección a Vélez algún día. Renunciar a ello sería perder un proyecto de futuro. Además, hacer el tranvía en superficie traería problemas para un entorno de la ciudad que es muy demandada para actividades deportivas, culturales o la Semana Santa. No es cuestión que se decida que si va por encima o por abajo por la Semana Santa, pero es un factor más.

P ¿Cree que hay posibilidades de que se llegue a un acuerdo?

R Para ceder en las posturas tendríamos que saber las razones y discutirlas. ¿Cuáles son los criterios del cambio? ¿Que a la consejera y al director de Transporte no le gusta? Si es una cuestión de gustos, entonces no lo aceptaremos. Si hay un problema técnico, que lo digan. Hace poco leí al delegado de la Junta decir que hay que esperar 20 años para tener tecnología necesaria para excavar el túnel de la Alameda. Es decir, se puede ir de Francia a Gran Bretaña en tren por un túnel debajo del agua y tenemos que esperar 20 años para ver cómo entramos en la Alameda. Es curioso.

P La idea de la Junta es aprovechar que va en superficie para hacer la línea 3 a El Palo en superficie. Al fin y al cabo, es una opción parecida a la propuesta del BRT (Bus Rapid Transit), en ocupación y trazado, que planteasteis para la zona Este.

R El proyecto del BRT se planteó como algo temporal para unir la zona Este y Oeste con un sistema de transporte rápido mientras se acometía la línea 3, complementando el metro hasta La Malagueta. Así, si tienen previsto llegar La Malagueta en 2016 con el metro, el BRT conectaría la zona Este con un sistema de transporte más rápido y de gran capacidad, a la espera de que se acometa el metro hasta El Palo. Pero un tranvía en superficie no es igual al BRT, que se puede cambiar y adaptar a otras zonas de la ciudad. Lo curioso es que la misma consultora que contratamos para hacer el estudio del BRT (Contorno) y que nos dijo que este sistema era fantástico y lo adecuado para esta zona, ahora dice que tiene que hacerse el tranvía después de haber sido contratada por la Junta.

«El metro debe complementarse con la EMT y ésta, con el metro. No deben ser competencia»

«Peatonalizar debe ser lo contrario a poner algo por encima. Lo lógico es que el metro vaya soterrado»

«No defendemos esta opción por gusto. Es lo que hemos venido trabajando durante 9 años»

«Si el metro no se soterra hipotecamos la posibilidad de unir por tren el litoral occidental y oriental»

«Para ceder en las posturas tendríamos que saber las razones de la Junta y discutirlas»

«El estudio presentado por la Junta hasta ahora es parcial y no traslada una realidad completa»

EN CORTO

NUEVOS APARCAMIENTOS

P: La actividad constructora de nuevos aparcamientos en la ciudad se ha frenado para 2013.

R: Ahora no hay un público masivo que quiera comprar plazas de aparcamientos. Plantearnos construir un parquin de 300 ó 400 plazas para que la mayoría se quede sin vender no tiene sentido. Con los proyectos de La Luz y calle Carril no había suficiente demanda y, en el caso de La Luz, incluso oposición de parte de los vecinos, así que se han parado. El proyecto que sigue adelante es el aparcamiento de la calle Nosquera, donde los vecinos del Centro nos decían que querían uno. Conseguimos el suelo, hay demanda para 140 plazas y va para adelante.

VENTA DE PLAZAS CONSTRUIDAS

P: En cambio sí se mantiene la venta de plazas que estaban vacías en aparcamientos ya construidos. ¿Es la prioridad de este año?

R: Ahora nos centramos en esta venta, porque sólo construimos nuevos aparcamientos si hay demanda, pero apenas hay ahora. No hay demanda ni de rotación. Es normal que haya cierto parón. Nuestra línea es intentar vender lo que tenemos. En 2011 vendimos 250 plazas de aparcamientos y el año pasado, 105, pero todavía nos quedan unas 900 por vender. Hay una serie de promociones y ofertas para dar salida a este inmovilizado del presupuesto.

«Estamos negociando con empresas para confinanciar la nueva sede de la EMT»

TRANSPORTE URBANO

La subida del precio del gasóleo supuso un sobrecoste de 900.000 euros para la empresa de transporte en 2012

MIGUEL FERRARY MÁLAGA

P El coste del combustible es uno de los principales problemas del transporte público por su creciente coste. ¿Cómo está afectando?

R Compramos el gasóleo en subasta cada semana y en lo que llevamos de enero ha subido 4 céntimos el litro. Eso es mucho dinero, multiplicado por los miles de litros que compramos para la EMT, Limasa, la Policía Local y Urbanismo. Una subida así nos descuadra el presupuesto. De hecho, el año pasado tuvimos en la EMT un desfase de 900.000 euros por el precio del gasóleo.

P ¿Qué medidas se han tomado para asumir este sobrecoste?

R Con otro tipo de ajustes. La EMT se financia con el 56% de recursos propios, pero si los ingresos son los mismos y suben los costes, tenemos que recurrir a reestructuración interna o inventarnos cosas para bajar los costes.

P ¿La opción de vehículos con combustibles alternativos puede ser una opción a medio plazo?

R Implicaría inversión importante en la compra de autobuses, pero hace unos años adquirimos 50 autobuses para renovar la flota y tenemos una edad media de 7 años de los vehículos, que es de las más bajas de España. Ahora tenemos que aguantar, porque con la crisis no podemos hacer desembolsos muy grandes. No obstante, tenemos cuatro autobuses del modelo GLP (combustión por gas licuado) y además probamos muchos prototipos de autobuses innovadores. Se va trabajando, pero lo lógico sería que el gran cambio de vehículos se produjera cuando se construyera la nueva sede de la EMT, para incluir los depósitos de gas licuado debajo del nuevo emplazamiento. No tiene sentido invertir en la actual sede cuando sabemos que nos vamos a ir en dos o tres años. Seguiremos viendo qué posibilidades hay de renovar, aunque este sector cambia mucho. De hecho, ya estamos teniendo conversaciones con Mitsubishi para desarrollar el primer autobus del mundo eléctrico de gran capacidad, aprovechando el programa Zem2All. Ellos están interesados y trabajando para ver cómo avanzar en este proyecto.

P ¿Cuándo se acometerá la construcción de la nueva sede de la EMT?

R No hay prisas, tenemos tiempo. Ahora estamos negociando con empresas que estarían interesadas en hacer una inversión propia en esa sede de la EMT de la que nos podríamos beneficiar. Estoy hablando en concreto de suministradoras de gas, que construirían sus instalaciones para poder distribuir a la ciudad, además de suministrarnos a nosotros. Sería una forma de financiar la construcción de las instalaciones. El proyecto está elaborado y estamos en la línea es buscar una colaboración público-privada. Eso permitirá que, si la obra cuesta 14 millones, dependiendo de los ambiciosos que queramos ser, y conseguimos a alguien que nos financie el 80% ó el 60% el Ayuntamiento estaría en condiciones de programar la obra y ejecutarla.

P ¿Cómo ha cerrado el año la EMT? ¿Ha funcionado la campaña de Navidad de este año?

R No tenemos las cifras definitivas, pero estaremos muy parecidos al año pasado. En Navidad hemos movido 3,5 millones de pasajeros, mientras que en 2011 fueron 2,7 millones. Este incremento compensa los dos días de huelga general, en los que perdimos 600.000 pasajeros, y algunos incidentes puntuales.