



El alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, ayer en un momento de la entrevista en su despacho del Ayuntamiento. :: **ÁLVARO CABRERA**

«El lunes habrá un documento que garantice la continuidad del metro, de una manera u otra»

Francisco de la Torre Alcalde de Málaga



IGNACIO LILLO

✉ ilillo@diariosur.es

El regidor defenderá ante la Junta su propuesta de que un comité de expertos decida si es mejor seguir hacia el Norte con el tranvía o mediante autobuses

MÁLAGA. Mañana será uno de esos días en los que, después de horas de reunión y, previsiblemente, bien entrada la noche, se anuncian acuerdos importantes para el futuro de la ciudad. El alcalde, Francisco de la Torre, asegura que habrá un documento que plasme el acuerdo con la Junta para garantizar la continuidad del metro hacia el Centro y hacia el Norte, de cara a la entidad encargada de su financiación y para tranquilidad de la sociedad concesionaria. En cambio, está decidido a defender su propuesta de que un comité de expertos independientes evalúe y dé un veredicto sobre si es mejor llegar hasta el Civil con un tranvía o con autobuses. **—¿Por qué surge ahora este tema del ‘metro bus’?**

—Cuando vimos a finales de la prime-

ra quincena de octubre comentarios críticos al tranvía consideramos que teníamos un compromiso político de hacer este estudio de alternativas. Sin embargo, hace solo siete días nos informaron de la urgencia de cerrar acuerdos. Entre tanto, hemos informado de esos estudios los últimos días al secretario general de la Presidencia y al delegado de la Consejería de Fomento. Después de una reunión que tuvimos con la concesionaria la pasada semana, en la que nos plantea la necesidad de acuerdos cerrados por escrito con la Junta, se hace una reunión técnica en la que Metro Málaga ve elementos positivos en el ‘metro bus’. En cambio, en la reunión del jueves pasado, encuentro distante a la concesionaria. No es que estemos planteando esto porque queramos, sino que hay una reflexión que tiene un proceso, mientras que no hemos tenido noticia ni conciencia de esta urgencia hasta ahora. Debo decir que somos ajenos a la situación difícil de la concesionaria, me preocupa pero no somos los causantes.

—¿De dónde viene el problema?

Habría que analizar qué ha habido en todo este proceso en cuanto a plazos, ya que puede llegar un momento en que la concesionaria tenga que devolver ya créditos al BEI y no esté funcionando el metro. Pero es absolutamente injusto que se nos señale a nosotros, porque hay ocho fechas distintas dadas por la Junta desde 2009 hasta hoy, han pasado cuatro años desde las primeras fechas, y

siempre hemos entendido los retrasos y no hemos hecho crítica política en el tema. Que nadie piense que nosotros estamos queriendo forzar nada, sino cumplir un acuerdo en los términos que se habló, con consenso. Igual que se habló de que teníamos que revisar el convenio del metro, para defender los intereses municipales y no vernos arrastrados por una situación a la que somos totalmente ajenos. Además, todavía queda entre un 5 y un 8% de obra por hacer y luego dos meses de pruebas en blanco, así que no es justo que se nos señale a nosotros si no se cumple la fecha de final de año.

—¿Se resolverá el lunes?

Voy a tratar de que se resuelva el lunes, de una u otra manera. Nadie puede atribuirme ningún propósito de

«No se nos puede señalar por el retraso cuando la Junta ha dado ocho fechas distintas y todavía quedan obras por hacer»

«Si firmamos papeles yo quiero que se tenga en cuenta todo, incluido el nuevo convenio»

paralizar, de que no sigan las obras. Pero sí es mi obligación plantear algo que puede ser sensato, como es el ‘metro bus’, y que una comisión formada por gente independiente, que se puede consensuar el mismo lunes, en menos de diez días puedan decir qué solución es la mejor. Pero esto no supone ninguna demora, porque un primer documento redactado en términos de tranquilidad, de conformidad institucional de cara a la financiación que necesita la concesionaria, eso está conseguido. El BEI nos ha transmitido que le da igual que el tema se resuelva con una fórmula o con otra.

—¿Quién puede integrar ese grupo?

Gente de la Universidad, de esta o de otras, especialistas en materia de transporte público, no vinculada a ningún tipo de explotación de transporte. Nosotros estamos abiertos a lo que se diga, y me gustaría que la otra parte tenga esa misma apertura de ideas.

Rendimiento

—¿Es comparable el servicio de un autobús con el de un tranvía?

—Sería bueno hacer un poco de historia de por qué surge esta idea. Se plantea al leer en un medio de comunicación una visión contraria por parte de representantes vecinales del distrito de Bailén. Preocupado por la idea del consenso, que es un compromiso político que dije públicamente, pregunté soluciones alternativas, y desde la EMT se plantea como una fórmula que está inventada, no es ninguna ocurrencia ni improvisación, para que haya sinergia entre metro y autobús. ¿Cuál es el objetivo de esa línea hacia el Civil? sencillamente, sumar viajeros en el metro, que se puede conseguir de dos formas, que pueden tener una equivalencia en viajeros, idéntica e inclusive más, si se extienden con la flexibilidad que el ‘metro bus’ puede tener, frente al tranvía, que por su costo, su inversión y su rigidez técnica, una vez hecho está para décadas. El bus se puede ampliar a bajo

costo, de los cuatro vehículos que se plantean de entrada, solo habría que poner más para mantener la calidad de la frecuencia. tiene muchas ventajas y el único inconveniente es la ruptura del cambio del vehículo. Pero ese cambio se puede hacer de una forma fácil y rápida, en medio minuto. **—En cambio, cuando se plantea el metro lo hace como la oportunidad de conseguir un transporte público de más calidad.**

—No estoy hablando de sustituir la red de metro planteada sino de buscar una fórmula para el objetivo que se pretende con esa línea hacia el Hospital civil, donde el tranvía puede ser válido, si no hubiera ese rechazo, incluso habiendo esa opinión negativa podemos tratar de sacarlo adelante. Pero políticamente y moralmente tengo una obligación de buscar ese consenso, atender la opinión de los vecinos y ver si puede haber soluciones. Pero no se está planteando un retroceso en la filosofía, sino una búsqueda de una solución que tenga el máximo consenso vecinal, que cumpla el objetivo de aportar viajeros a las cuentas de la concesionaria, y sin rigideces conceptuales. La postura de que tiene que ser tranvía o nada por nuestra parte no es así, estoy abierto a tranvía o ‘metro bus’, y por la otra parte me gustaría que fuera igual.

—Entiendo que el lunes puede plantear también alguna propuesta sobre el nuevo convenio.

—Es de justicia que hagamos borrón y cuenta nueva, con la mejor voluntad, en colaborar con lo que sea razonable, de acuerdo con los números de entonces, y sensato para la vida del Ayuntamiento. Además del ofrecimiento de pagar el funcionamiento de esta nueva línea hasta el Civil, también quiero que se tenga en cuenta lo que nosotros vamos a tener de más costo en la EMT. Este año ya le vamos a inyectar más dinero para el 14, previendo el efecto cuando entre en servicio el metro. Si al final tiene unos efectos económicos, tengámoslo en cuenta, todo eso hay que hablarlo. Es más, yo podría decir que esto no se firma hasta que no tengamos un acuerdo sobre este tema, de hecho es lo que hablé con la presidenta, en este contexto. Pero en la Junta no ha habido movimientos sobre el tema. Trataré de llevar alguna idea sobre este tema, me parece obligación nuestra hacerlo.

—¿Se refiere a obra, a canon o a ambas cosas?

—A ambas cosas. Creo que es mi obligación hacerlo. No trato con ello de complicar la vida, pero no soy yo el que ha dicho que es necesario ahora firmar papeles. Si firmamos papeles, yo quiero que tengamos en cuenta todo. No nos olvidemos de lo que hablamos, aparte de la Alameda y esta otra alternativa había más cuestiones. Si consigo hablar con la presidenta (Susana Díaz) que está ocupada con su conferencia política, espero transmitirle este tema y que ella dé las instrucciones adecuadas.