

Andalucía, 30 de julio de 2014

Discurso de la presidenta de la Junta de Andalucía, Susana Díaz, en la inauguración del metro de Málaga

Quiero comenzar refiriéndome a la lacra de la violencia de género, ante la que todos somos responsables y todos tenemos que colaborar.

En esta línea, deseo apuntar dos cuestiones: La primera, que una de cada cuatro víctimas de la violencia machista son menores de 30 años. Se trata de un problema brutal de la democracia. Son mujeres que han crecido en democracia.

En segundo lugar, animar a las mujeres a denunciar y a no renunciar. Denunciar para que el sistema pueda protegerlas. Que confíen en el sistema y no retiren sus denuncias.

Volviendo al metro: El 30 de julio es un día histórico para Málaga y para Andalucía.

El metro de Málaga echará a andar y el esfuerzo colectivo de años de diseño, planificación, ejecución y pruebas. Quiero agradecer a todos quienes han colaborado en que alcance hoy su estación de destino con la entrada en servicio de las líneas 1 y 2 hasta el Intercambiador de El Perchel, donde concurren ambos ramales y se efectúa el trasbordo con los servicios ferroviarios de la Estación de Ferrocarriles María Zambrano y la de autobuses interurbana anexa.

Confluirá también en ese instante una compleja y apasionante combinación de esfuerzos técnicos, humanos, económicos e institucionales, bajo el impulso decidido de la Junta de Andalucía, gran promotora de esta gran infraestructura, que en unas horas se convertirá en un servicio de transporte público para su uso y disfrute de la ciudadanía.



Un proyecto estratégico y transformador de gran envergadura, que ha contado con otros artífices imprescindibles como la propia sociedad concesionaria, que ha construido esta infraestructura y que ahora la explotará; el Banco Europeo de Inversiones (BEI), que ha prestado sus recursos financieros para la materialización del proyecto, así como del respaldo y la cooperación institucional de la Administración General del Estado, a quien le pido ponderar los datos de inversión por población, y del Ayuntamiento de Málaga.

Pero detrás de todos sus artífices, de una inversión de 600 millones de euros para la puesta en servicio de esta primera fase, y de la sucesión interminable de magnitudes y datos que arroja una obra de ingeniería de este alcance, figura en un papel relevante la comprensión y confianza de la ciudadanía de Málaga.

Y más concretamente, de los vecinos y comerciantes localizados en el ámbito de influencia de esta obra, sin duda ardua y molesta, como cualquier infraestructura de este calibre y de largo periodo de maduración y ejecución. Porque estamos hablando de la mayor infraestructura de la historia de la ciudad.

A partir de hoy, los malagueños y malagueñas reciben esta obra y pueden hacer más cómoda, eficiente y ecológica su movilidad por la ciudad, ganando tiempo al tiempo, y generando así nuevas oportunidades, una mayor calidad de vida, y proporcionando un plus a Málaga. Una ciudad que ingresa, desde hoy, en el selectivo club de las seis grandes ciudades del territorio nacional dotadas de este sistema de transporte, como son Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao y Sevilla.

Un transporte rápido, fiable, confortable, y con tecnología de vanguardia, que está llamado a cambiar la articulación de la ciudad, acercando barrios densamente poblados a equipamientos de primer orden, y procurando un mayor atractivo al tejido comercial local, la oferta turística de la ciudad y sobre todo al gran potencial económico de Málaga.



Y haciéndolo, como no podía ser de otro modo, en términos de cohesión social e igualdad de oportunidades, con un servicio de transporte público colectivo asequible y accesible para el conjunto de la ciudadanía, con especial atención a las personas de movilidad reducida.

Málaga incorpora así un nuevo servicio de transporte público, cuya construcción llegó a generar puntas de empleo de más de dos mil puestos de trabajo, y cuya explotación comercial también aporta creación de empleo, con los cerca de doscientos puestos de trabajo, entre directos e indirectos, que precisará el funcionamiento y mantenimiento del suburbano.

El trazado que hoy inauguramos, con dos líneas que suman 17 estaciones y 12 kilómetros de longitud, equivalentes al 81% de la red prevista, discurre por dos de los más densamente poblados, como son la Carretera de Cádiz y distritos Cruz de Humilladero, y equipamientos de primer orden, como el campus universitario de Teatinos, el Hospital Clínico, la Ciudad de la Justicia o el Palacio de Deportes Martín Carpena, además de posibilitar la mencionada conexión intermodal con la propia estación de ferrocarriles María Zambrano.

Un recorrido que se completará en 2017, otorgando al servicio todo su potencial de cobertura de población y demanda.

La Junta de Andalucía ha dotado al metro de Málaga de 138 millones de euros para los tres próximos ejercicios presupuestarios, tal y como aprobó el Consejo de Gobierno del pasado 15 de julio, que permitirán culminar en 2017 la red prevista (800 millones de inversión total), con la llegada al centro histórico y a la zona norte de la ciudad, otorgando así la rentabilidad y equilibrio económico y social que requiere esta infraestructura.

Una rentabilidad social y económica que ha precisado del consenso institucional y de una revisión del proyecto acorde con los nuevos tiempos, que se fraguó con el acuerdo



alcanzado entre el Gobierno andaluz y el Ayuntamiento de Málaga el pasado 27 de septiembre y materializado el pasado mes de noviembre.

Un espíritu de consenso necesario y que debe perdurar en esta última fase de construcción de la red, para culminar así en los plazos previstos el 19% de la infraestructura pendiente de ejecutar, bajo unos parámetros técnicos, económicos y de tiempos más viables, pero con unas expectativas de cobertura de población y demanda de mayor potencial, con 216.000 habitantes de población servida y una estimación de más de 20 millones de viajeros anuales a partir de 2018.

Málaga completará así, con la red íntegra de metro, de 14,8 kilómetros y 23 estaciones y paradas, una transformación sin precedentes en materia de infraestructuras y equipamientos desde 2007, con la llegada del tren de alta velocidad; la construcción de la hiperronda; la autopista del las Pedrizas; la segunda terminal del aeropuerto; la modernización del servicio ferroviario de cercanías, o el proyecto para la integración del puerto y la ciudad, proceso en el que la Junta de Andalucía también ha jugado un papel esencial con la construcción del Palmeral de las Sorpresas.

Infraestructuras que, junto a equipamientos tecnológicos e innovadores, como el Parque Tecnológico de Andalucía, así como con las dotaciones culturales que la ciudad ha ido albergando, deben procurar un nuevo salto cuantitativo y cualitativo de la ciudad, que incrementen su potencial económico, y contribuyan a diversificar los pilares de generación de riqueza y empleo, y hacerla más competitiva, más allá de los servicios y el turismo.

El metro de Málaga constituye también un nuevo aldabonazo en la modernización de las infraestructuras y la dotación de capital físico de la comunidad autónoma, que pasa a convertirse en la única región española que dispone de dos capitales con líneas de ferrocarril suburbano, a la que en breve se sumará también el metro ligero de Granada, y la Bahía de Cádiz, con el tren tranvía que conectará Chiclana de la Frontera, San Fernando y la capital.



Todo esto es una apuesta por la mejora de la movilidad sostenible de las grandes áreas metropolitanas de Andalucía, de acuerdo a los criterios de sostenibilidad ambiental, crecimiento equilibrado y un modelo urbano de ciudad más compacta. La Junta de Andalucía está comprometida, pese a las estrecheces presupuestarias, con la movilidad sostenible..

El metro de Málaga es la expresión última de la palanca de progreso que desde la política y la Administración Pública debemos ofrecer a la sociedad para seguir avanzando en la mejora de la calidad de vida, la cohesión social y la generación de nuevas oportunidades.

Pronto, en pocos años, confío que los malagueños y malagueñas puedan referirse al metro de Málaga como una seña de identidad y un instrumento útil y eficiente para sus desplazamientos y calidad de vida, y que, parafraseando al antropólogo y escritor francés Marc Augé en su libro “El metro revisitado”, puedan afirmar también: “No he dejado nunca de ir en metro, como no he dejado nunca de ser un parisino”, dijo él; malagueño en esta ocasión, diríamos nosotros.

