

El retraso en el inicio de las obras del metro en la Alameda provocaría un sobrecoste millonario

Técnicos de la Junta y del Ayuntamiento abordarán conjuntamente las 25 peticiones de Movilidad para autorizar los desvíos de tráfico

MÁLAGA. El proyecto para la prolongación del metro hasta la Alameda entra en una semana clave. Lo es primero, por los plazos, que es-



IGNACIO LILLO

✉ ilillo@diariosur.es

tán muy ajustados para intentar alcanzar un doble hito: permitir la celebración de la Semana Santa del año que viene con la máxima normalidad; y alcanzar la fecha com-

prometida, de noviembre-diciembre de 2017, para inaugurar la estación Atarazanas.

Estrechamente unido a lo anterior, lo que ocurra esta semana es fundamental para evitar un sobrecoste millonario del proyecto. De una parte, según fuentes técnicas consultadas, hay que tener en cuenta que las procesiones marcarán un paréntesis en la ejecución sobre el lateral norte del paseo de los ficus. Será necesario parar un mes antes

para acondicionar, de manera provisional, el pavimento sobre el tajo del túnel. Y, posteriormente, habrá que invertir al menos otros 30 días para demoler ese parche y proseguir con el paso subterráneo. Esta operación conlleva tiempo y dinero, pero la cuestión es que será más rápida y económica cuanto más avanzada llegue la obra al 20 de marzo de 2016.

Pero lo realmente grave —en términos financieros— es lo que puede ocurrir si el suburbano no llega a tiempo a la fecha comprometida con la concesionaria y con el Banco Europeo de Inversiones (BEI). Según los datos que facilitó la Consejería de Fomento en fechas cercanas a la inauguración de las líneas 1 y 2 hasta El Perchel, en caso de que en el año 2018 no se alcancen los 20,7 millones de viajeros previstos, habrá que abonarle a la empresa Metro de Málaga la diferencia entre los usuarios reales y los presupuestados.

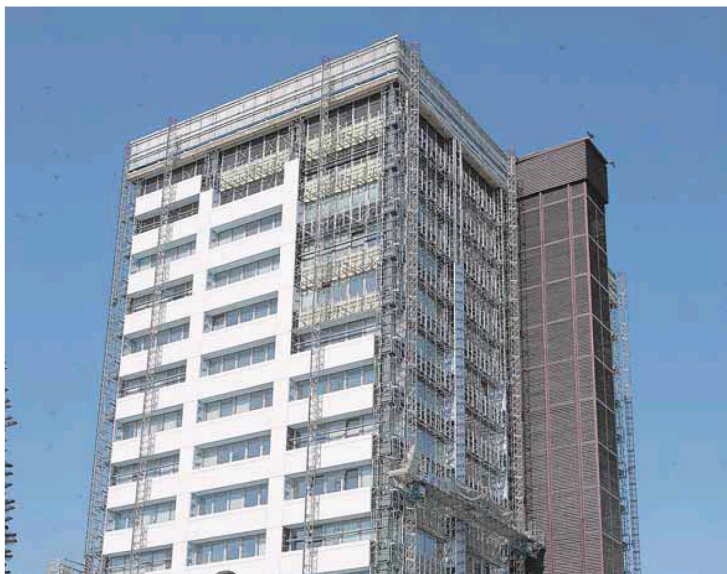
La cifra que se barajaba entonces para este escenario era de unos ocho millones de euros más de costes de explotación (que tendrán que pagar

entre la Junta y el Ayuntamiento de la capital, con un reparto de 75%-25%). Para calcular esta cantidad, se estima que la estación Guadalmedina tendrá, una vez consolidada, unos 13 millones de pasajeros. Serían, por tanto, ocho millones menos de ingresos comerciales (calculado sobre un promedio de un euro por billete) que habría que ingresar a la entidad gestora; aparte del canon de explotación actual, que es de unos 50 millones.

Reunión bilateral

Al menos, la enésima crisis institucional, que se desencadenó tras la petición del alcalde, Francisco de la Torre, de que terminen los desvíos de tráfico en la avenida de Andalucía antes de iniciar los de la Alameda (lo que supondría un retraso de dos meses), comienza a reconducirse. En este contexto, los máximos responsables técnicos de la construcción del suburbano, por parte del Gobierno andaluz, y del Área de Movilidad del Consistorio, han acordado mantener mañana una nueva reunión. Esta servirá para aclarar algunas dudas que han surgido en relación con el listado de 25 requisitos que, según la parte municipal, se deben cumplir para autorizar el cierre a la circulación del lateral Norte de la Alameda.

Los ingenieros de Fomento trabajan estos días a marchas forzadas para dar respuesta cuanto antes a esas peticiones, que incluyen desde aspectos formales sobre la movilidad en la zona de obras hasta nuevas sugerencias para acometer los trabajos en la avenida de Andalucía; de manera que esos informes se puedan remitir ya y que el Ayuntamiento libre por fin los permisos.



Las administraciones tendrían que pagar hasta ocho millones más al año si no se llega al Centro en 2017