

CUENTA ATRÁS PARA EL METRO ▶ FALTAN DOS DÍAS



Las pruebas del metro y las jornadas de puertas abiertas han permitido a muchos malagueños conocer el interior de esta infraestructura. LA OPINIÓN

El servicio del metro costará casi 2.000 millones a las arcas públicas hasta 2042

▶ El coste de explotación que pagarán Junta y Consistorio cubrirá la inversión en obra, gastos y beneficios de la concesionaria

MIGUEL FERRARY MÁLAGA
▶ @miguelerrary

■ La puesta en marcha del metro de Málaga, el próximo 30 de julio, significará entrar en una nueva fase de un proyecto que aspira a revolucionar la movilidad en la ciudad, pero cuyo mantenimiento anual tendrá un coste importante para las arcas públicas. Junta y Ayuntamiento desembolsarán casi 2.000 millones de euros como gastos de explotación hasta 2042, año en el que se termina la concesión a la empresa Metro de Málaga S.A.

Si la obra de construcción ha generado muchos quebraderos de cabeza, parece que mantener el servicio no va a ser más sencillo. Al menos para cuadrar las cuentas anuales de esta infraestructura. Sólo entre 2014 y 2017, años en los que convivirán las obras de construcción de tramos con el servicio parcial, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga tendrán que hacer frente al pago de 237 millones de euros en gastos de explotación.

A partir de 2018, con toda la red a pleno rendimiento, los gastos máximos rondarán los 70 millones de euros, aunque podrán bajar de esta cifra en función del número

El reparto de este importe será del 75% (1.437 millones) a cargo de la Junta y el 25% restante es del Consistorio

Los precios de los billetes no cubren el coste real de cada viaje, que se estima en 4,20 euros por pasajeros

de usuarios que mueva al año. En total, en 28 años con la red en marcha (2014-2042), la concesionaria recibirá alrededor de 1.917 millones de euros.

El reparto de este importe será del 75% (1.437 millones) a cargo de las arcas autonómicas y el 25% restante corresponde al Consistorio, unos 480 millones de euros.

Qué cubre este dinero

Conocidas las cifras, la gran pregunta es saber cuál es el destino de este dinero y por qué se paga esa cantidad.

El primer aspecto que hay que tener en cuenta es que el gasto de explotación que se abonará anualmente servirá para devolver a la concesionaria el dinero adelantado para construir la infraestructura, que ronda los 400 millones, y la devolución del crédito

LAS CLAVES

GASTO DE EXPLOTACIÓN Aportación anual de las administraciones para el servicio

▶ La Junta y el Ayuntamiento tienen que hacer frente a una aportación anual de gastos de explotación de unos 70 millones de euros (sólo 32 millones este año) para pagar la obra, devolver el crédito del BEI, pagar los gastos del servicio y asegurar el beneficio industrial de la concesionaria.

REPARTO DEL COSTE

La Junta asume el 75% de este importe y el Ayuntamiento, el 25%
▶ El convenio del metro establece un reparto de los costes de explotación del 75% a cargo de la Junta de Andalucía y de un 25% para el Ayuntamiento de Málaga. Entre 2014 y 2017 estos gastos ascenderán a un total de 237 millones, mientras que a partir de 2018 se estima un máximo de 70 millones. La cifra se moverá en función del número de usuarios que tenga el metro y el cumplimiento de las previsiones.

concedido por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) para esta obra y que asciende a 371 millones de euros a un tipo de interés bajo.

Además, el gasto de explotación también asume aspectos relacionados directamente con el funcionamiento del metro, ya que las administraciones públicas subvencionan el billete del metro para que sea accesible. El coste de cada viaje se ha establecido en 1,35 euros con billete sencillo y 82 céntimos si se usa la tarjeta monedero. Es incluso más barato en el caso del tránsito, 66 céntimos.

Sin embargo, estos precios no cubren el coste real de poner en marcha la infraestructura. Cada billete, si se le repercutieran todos los costes del servicio, tendría que cobrarse a 4,20 euros. Esa diferencia la tienen que aportar las administraciones, en una operación habitual en los transportes públicos para hacerlos accesibles y cumplir su función.

Beneficios

La última parte de este pastel de los gastos de explotación, y no menos importante, es asegurar los beneficios de la concesionaria, que no están cuantificados oficialmente. No obstante, algunos cálculos de la Consejería de Fomento para el metro de Sevilla estiman unos beneficios netos de 350 millones de euros al final de la concesión. Para el caso de Má-

laga, las cifras podrán ser similares, pese a que hay más kilómetros y una mayor previsión de usuarios anuales, casi 21 millones frente a los más de 14 millones pasajeros anuales que tiene actualmente el suburbano sevillano.

Rebaja

Estas cifras, sin embargo, suponen un importante ahorro respecto a lo que se manejaban hace dos años, cuando los retrasos y la paralización de los tramos estimaban que la infraestructura completa se terminaría en 2020, disparando aún más los costes de explotación. Además, el abandono de la idea de llegar bajo tierra hasta La Malagueta y su sustitución por el ramal en superficie hasta el Civil -más barato y que aporta un número similar de pasajeros- ha permitido rebajar en al menos 100 millones el coste de la obra. Eso si no hubiera ningún imprevisto que retrasase aún más los trabajos, como ha ocurrido en otros tramos subterráneos.

La Consejería de Fomento también confía en que, finalmente, los gastos de explotación se queden muy por debajo de los 70 millones previstos, poniendo como ejemplo el caso de Sevilla, donde la anualidad es de 50 millones.