

La batalla del metro en una firma

El Ayuntamiento busca la ruptura con la Junta para forzar una rebaja de la aportación municipal y frenar el tranvía al Civil

[Miquel Ferrary](#)

Posturas encontradas

- **"No es una obra impuesta, sino un compromiso compartido"**

Felipe López, consejero de Fomento

El consejero de Fomento, Felipe López, advirtió al Ayuntamiento de Málaga de que «bajarse a mitad de camino y no cumplir los compromisos sobre el metro de Málaga» puede suponer «liquidar la credibilidad ante los posibles inversores, al incumplir los compromisos adquiridos voluntariamente». El consejero recordó que «no es una obra impuesta al Ayuntamiento, sino que es un compromiso compartido por decisión voluntaria del Consistorio y la Junta». «Terminar la hoja de ruta que habíamos pactado significa cumplir con sus obligaciones», insistió.

- **"Hay un incumplimiento clarísimo de la Junta y queremos que se corrija"**

Francisco de la Torre, alcalde de Málaga

El alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, aseguró sentirse «engañado» por la Junta de Andalucía y volvió a advertirle de que mientras no se firme la adenda al convenio del metro de 2003, recogida en el protocolo de 2013, «no avanzaremos en el resto de las cuestiones». De la Torre subrayó que hay «un incumplimiento clarísimo» de la Junta y «queremos que se corrija, consensuando esa adenda y firmándola». Sobre el tramo al Civil, el alcalde insistió en que «si existe ese rechazo (vecinal), es evidente que no se debe hacer».

El PP está plantando batalla sobre el diseño actual del metro, poniendo en riesgo la terminación de esta infraestructura al no estar de acuerdo con el trazado que acordó en 2013 y no cerrar las aportaciones económicas que tiene que realizar al proyecto. La clave está en la firma de la adenda, un documento que desarrolla la participación económica municipal del protocolo de 2013.

El Ayuntamiento quiere paralizar el metro como sea. No quiere el trazado al Hospital Civil, que acordó y consensuó en 2013. Pero sobre todo no quiere asumir la carga económica que le corresponde para financiar la obra y la explotación. Ese es el núcleo del conflicto que se desplegó el pasado martes con toda virulencia cuando la concejala de Movilidad, Elvira Maeso, declaró «roto» el acuerdo con la Junta de Andalucía que firmaron en 2013. A partir de ese momento adquirió un protagonismo especial la llamada «adenda» del acuerdo de hace dos años y medio. Pero, ¿qué es esa adenda y por qué es tan importante para el Ayuntamiento?

El 11 de noviembre de 2013 se llegó a un acuerdo histórico entre el Ayuntamiento de Málaga y la Consejería de Fomento para cerrar el proyecto del metro, con un cambio

de trazado que dejaba la llegada al Centro en Atarazanas y creaba un ramal nuevo hacia el norte, con final en el Hospital Civil y trazado en superficie, más barato y ejecutable. Este acuerdo permitió desbloquear la financiación para poner en marcha el metro, a cambio de asegurar un movimiento de unos 21 millones de pasajeros al año y la terminación a finales de 2017, aunque después se amplió a mediados de 2018. Los inversores estaban contentos, la empresa explotadora estaba de acuerdo, le eliminaban las amenazas de sobrecostes excesivos y se conseguía la paz entre las dos administraciones, con un plan claro y cerrado para completar la red.

Pocos meses después comenzaron las discrepancias. El Ayuntamiento empezó a no mirar con buenos ojos el trazado hasta el Hospital Civil en superficie, apuntando sus dudas y restando contundencia al acuerdo. A esto se unió el retraso en la firma de la adenda, un documento que complementaba al protocolo de noviembre de 2013 y que debía aclarar las obligaciones económicas de cada administración, en especial del Ayuntamiento.

La clave del asunto se encuentra en su redacción. La primera factura, de 32,32 millones de euros, está pendiente de cerrar desde hace cuatro años y que corresponde a la participación municipal de las obras del metro hasta 2012. La Junta aceptó eximir al Ayuntamiento de su pago a cambio de la ejecución en solitario de obras de movilidad sostenible en la ciudad por un importe similar, como en Sevilla y Granada. En estos años, el Consistorio no ha sido capaz de justificar un listado completo de obras, paralizando el abono de la factura. Ha llegado a presentar el soterramiento del AVE como obra de movilidad sostenible, y pese a que fue cofinanciada por la Junta y el Estado.

A esta factura se le suma ya una segunda de 14 millones de euros, por las obras de 2012 a 2014. Y la lista se espera que siga aumentando, según avancen las obras. Luego habrá que cerrar cuánto tendrá que aportar el Ayuntamiento cada año para sostener el servicio del metro, y que podría rondar los 15 millones de euros.

La bola sólo puede ir creciendo, pero es la baza que tiene el Ayuntamiento para presionar a la Junta. Frenar la ejecución del metro le ofrece una posición más sólida para negociar la condonación de las cantidades debidas.

No es baladí la aparición ahora de este concepto en el debate, adquiriendo importancia según han ido incrementándose los avances sobre el tramo del metro en superficie hasta el Hospital Civil.

El grupo municipal del PP intentó ayer una última maniobra al proponer una moción urgente para el pleno de hoy en la que se pedía a la Junta la firma de la adenda, aportando más presión a su negociación, por las dudas que lanza sobre el futuro del tranvía al Civil y que urgen resolver a la Consejería de Fomento. Finalmente este intento fue abortado por la falta de apoyo del resto de grupos municipales, que no quisieron respaldar la moción, lo que iba a dejar al PP en minoría. Volverán a intentarlo

más adelante, para lo que buscarán ganarse para sus argumentos a Málaga Ahora o Ciudadanos, ya que sabe que el PSOE e IU se negarán en redondo a dar este paso.

Por su lado, la Consejería de Fomento se niega a abordar la redacción de la famosa adenda, al considerar que el Ayuntamiento sigue sin aportar el listado de obras de movilidad para compensar su factura y desconfiar de su compromiso con el tranvía.