

# El Ayuntamiento da por roto el convenio con la Junta y considera inviable el metro al Civil



IGNACIO LILLO

✉ ilillo@diariosur.es

**El alcalde respalda a la concejala de Movilidad, para quien el plan de tráfico alternativo no es válido y el tranvía «no tiene demanda vecinal»**

**MÁLAGA.** El de ayer fue el mensaje más claro de lo que opina el equipo de gobierno municipal sobre la polémica del metro/tranvía en superficie al Civil. La portavoz en este caso fue Elvira Maeso, concejala de Movilidad del Ayuntamiento, quien aseguró ayer que el famoso protocolo de intenciones firmado con la Junta en noviembre de 2013 «ya está roto». A su juicio, ha sido el Gobierno andaluz el que ha dado al traste con el acuerdo, en la medida en que «no ha hecho la adenda y esto estaba en el protocolo».

Se refiere Maeso al capítulo del acuerdo por el cual la Consejería de Fomento se comprometía a renegociar las obligaciones eco-

nómicas del Consistorio en la tarifa técnica y los costes de explotación del suburbano. Conforme a los pactos de 2003, supondría el 25% de unos 70 millones de euros, cada año. Este aspecto se pactó que se cerraría antes de la inauguración del metro, en julio de 2014, algo que, evidentemente, no ocurrió.

Por la tarde, a consultas de este periódico, el alcalde, Francisco de la Torre, respaldó a su edil de Movilidad: «Me reafirmo en que estamos dispuestos a retomar el diálogo con la Junta de Andalucía sobre el metro en cuanto se cierre la adenda pendiente desde hace más de un año y medio». Y añadió: «Sí, tenemos la percepción de que la Junta ha roto aquel acuerdo, dado que siguen pasando los meses y reconocen abiertamente que mantiene su incumplimiento».



Maeso y Ruiz, ayer.

**No hay demanda**

Maeso también fue clara al exponer su percepción real sobre la infraestructura prevista, de la que, dijo, «realmente no hay una demanda vecinal ni está justificado por los datos»; mientras que criticó que el 90% de los viajeros del tranvía saldrán de los autobuses de la EMT, por lo que, a su juicio, no es cierto que cumpla el objetivo de retirar coches de las calles y mejorar la calidad ambiental. De hecho, durante toda la rueda de

## La Junta y la oposición rechazan la postura del equipo de gobierno

✉ SUR

**MÁLAGA.** Las reacciones al anuncio de la concejala de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga, Elvira Maeso, considerando «roto» el protocolo de intenciones firmado en 2013 con el Gobierno andaluz y dudando de la viabilidad técnica y económica del metro en superficie hacia el Hospital Civil no se hicieron esperar. Uno de los primeros en pronunciarse fue el delegado territorial de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, Francisco Fernández España, quien insistió en que la citada actuación «debe estar por encima de cualquier divergencia o crítica, por muy legítima que ésta sea». Aun así, mostró una actitud conciliadora y abogó, de nuevo, por el diálogo y la cooperación para sacar adelante «un proyecto fundamental para la ciudad».

Por su parte, la portavoz del PSOE en el Ayuntamiento, María Gámez, fue más contundente y calificó de «barbaridad» lo dicho por la conce-

jala. «Denota falta de responsabilidad y de lealtad», apuntó. Aseveró que si la postura del equipo de gobierno va en este sentido, «está echando por alto una infraestructura de cientos de millones; cuando falla una pata se cae todo el metro porque la financiación no se puede sostener».

Juan Cassá, portavoz de Ciudadanos en la Casona, reiteró su apuesta por que el metro llegue al PTA antes que al Civil, y recordó que este es el momento de negociar eso. En cambio, puso de relieve que en este mes que ha pasado, lejos de negociar, «el Ayuntamiento se ha dedicado a dinamitar los puentes». «Es todo lo contrario a lo que pedíamos en la moción. Si no hay acuerdo ni negociación, nosotros no podemos hacer otra cosa que defender que se cumpla lo firmado. No nos parece que dos años después de firmar este convenio andemos ahora con estudios de demanda y tráfico. Está todo hecho al revés».

Argumentos enfrentados			
	Ayuntamiento	Junta	
<b>1</b>	<b>Impacto sobre los autobuses de la EMT</b>	► Líneas eliminadas. Supone eliminar tres líneas y 16 paradas, y se dejaría de servir a una población de 37.500 personas.	► No se elimina nada. Sólo se propone un itinerario alternativo para la línea 15, y la N2. La cobertura de población es similar.
<b>2</b>	<b>Ordenación del tráfico durante las obras</b>	► Coincidencia. Las obras del tramo al Civil coincidirán con las del Centro y los desvíos de tráfico para uno y otro entran en conflicto.	► Son compatibles. Los desvíos no entran en conflicto, y en todo caso se adaptarán en las obras al Civil al estado de las del Centro.
<b>3</b>	<b>Desvío de vehículos por vías alternativas</b>	► Sólo un carril. Se mantiene un carril por cada sentido (norte-sur), lo que obliga a derivar 15.000 vehículos por rutas alternativas.	► Es suficiente. El estudio de movilidad prevé que una mejora del viario cercano permite dejar la sección para sólo 8.000 coches.
<b>4</b>	<b>Perjuicios para otros ejes de la ciudad</b>	► Prioridad al tranvía. Supondrá perjuicios en otros ejes principales como Suárez, Martínez de la Rosa, Martínez Maldonado e Hilera.	► Paso corto y regulado. Las circulaciones del metro no son aleatorias sino que tienen tiempos de paso y frecuencias muy regulares.
<b>5</b>	<b>Afección al aparcamiento en la zona</b>	► Se pierden plazas. El estudio prevé la pérdida de 364 plazas de coche y 16 de moto y no hay propuesta de aparcamientos paliativos.	► Posible 'parking'. Se puede hacer un subterráneo en la zona con 800 plazas y se pueden reubicar en el entorno hasta 304 plazas.
<b>6</b>	<b>Afección a las intersecciones principales</b>	► Cruces. Se afecta a 12 intersecciones principales. No se aporta suficiente información que avale el funcionamiento con las propuestas.	► Simulaciones. Se han hecho estudios con resultado positivo de varios cruces principales y la accesibilidad queda garantizada.
<b>7</b>	<b>Otras afecciones para el tráfico en el distrito</b>	► Colegios. Calles que quedan sin salida; aumento de tráfico en zonas con muchos colegios; eliminación de una entrada al Civil.	► Seguridad vial. La Policía Local tendrá que velar por los problemas de movilidad como ocurre en otros muchos puntos de la ciudad.
<b>8</b>	<b>Conflicto con los carriles bus y para bicis</b>	► Ya planificados. Se han planteado carriles bus y para bicis en vías que en el estudio se configuran como itinerarios alternativos.	► Planificación. Se pueden actualizar los itinerarios en función de las demandas y de los trazados de los nuevos medios de transporte.
<b>9</b>	<b>Afectación durante las obras en Eugenio Gross</b>	► Sólo una alternativa. Durante las obras el único itinerario alternativo disponible será el de la calle Doctor Escassi, y se proponen eliminar recorridos.	► Provisionales. Las obras provocarán situaciones temporales, aunque para entonces ya estarán operativos todos los itinerarios alternativos previstos.

## La Junta asegura que si el metro no llega al Civil el BEI y la concesionaria demandarán a ambas partes 830 millones

prensa, en la que también participó el gerente de la empresa pública de transporte, quedó patente que la posible pérdida de usuarios en las líneas es uno de los principales argumentos en contra del tranvía. Sólo en el caso de la 15, que, según el proyecto, dejaría de transitar por Eugenio Gross, la merma sería de la mitad (de tres millones a 1,5). Finalmente, la edil puso en duda los tres millones de viajeros que prevé la Junta y el elevado presupuesto, de más de 40 millones de euros (el doble de lo que se anunció inicialmente).

**Graves perjuicios económicos**

Con la misma contundencia que se expresó la titular municipal de Movilidad, desde la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (AOPIA), que es la entidad que dirige y coordina las obras y la explotación, no dudaron ayer en recordar las graves consecuencias económicas que tendría la decisión de abandonar el tramo al Civil.

De entrada, fuentes de la entidad pusieron de relieve que el referido Estudio de Movilidad que el Ayuntamiento ahora critica lo ha realizado la empresa de ingeniería INCORP, de reconocida solvencia técnica por el propio Ayuntamiento de Málaga. «De hecho, viene colaborando con la AOPIA de forma más o menos continuada en materia de movilidad desde el inicio de las obras de línea 2, hace más de diez años, por sugerencia de la propia Área de Movilidad del Consistorio».

Dicho esto, pasaron a desglosar las principales consecuencias que supondría, y en primer lugar se refirieron a la necesidad de alcanzar un «nuevo reequilibrio económico-financiero de la concesión, para compensar los tres millones de usuarios que aporta la prolongación de Hospital Civil a la demanda total. Esto es, Junta y Ayuntamiento tendrían que pagar por esos «viajeros fantasma», pero sin poder descontar lo que éstos pondrían en cada viaje».

Pero lo más grave sería la obligación de devolución del préstamo al Banco Europeo de Inversiones (BEI) de 325 millones de euros (más intereses). Además, la concesionaria podría pedir el lucro cesante, lo que supone un impacto total, sumados ambos conceptos, de unos 830 millones de euros.

Por último, señalaron la pérdida de una inversión de 41 millones de euros, con 500 empleos directos e indirectos asociados, al no ejecutarse el tramo hasta el Hospital Civil.