

"Sin llegar al Civil, la financiación del BEI sería retirada; sin ella, el proyecto del Metro no sobrevive"

Dice no contemplar otro escenario que no sea terminar el trazado según lo pactado: "Este proyecto, con el esfuerzo que ha supuesto para los ciudadanos, no puede dejarse caer"

[SEBASTIÁN SÁNCHEZ](#)

- **El Metro es una infraestructura que desde sus orígenes está sometida a un vaivén constante. ¿Cómo afrontan las empresas que se encargan de su construcción y su explotación una situación como ésta?**

- Es muy complicado y no es el ambiente perfecto para un proyecto de este calibre. Nosotros, sin embargo, nos especializamos en resolver este tipo de problemas. Los problemas son de diversa índole, algunos de tipo técnico, algunos urbanísticos, otros por oposición de vecinos. Y luego están los problemas entre administraciones. Nuestra función es hacer que un proyecto empiece el día que se dibuja el primer esbozo de lo que se quiere hasta que esté construido y empezamos a dar servicio a los ciudadanos, que es de lo que se trata. Nosotros estamos en un negocio que tiene todo el sentido del mundo solo si conseguimos llevar a ciudadanos de un extremo a otro, de una parada a la siguiente. Estamos acostumbrados a resolver este tipo de problemas. Todos los proyectos tienen problemas. No me atrevería a cuantificar si son mayores o menores que éste. Este proyecto lleva más años de los que debería, pero hemos ido quemando etapas, hemos abierto al uso, tenemos 5 millones de pasajeros que considero cautivos, porque una vez han apreciado el valor que les aporta la utilización del Metro en Málaga es muy difícil que no quieran que crezca y que llegue a todos los sitios donde necesitan transportarse. Es un reto con complicaciones, entre administraciones, las cuestiones técnicas están resueltas y eso es lo que hacemos, resolver problemas.

- **Cuando la Junta de Andalucía adjudicó el contrato a la unión temporal encabezada por FCC el calendario de apertura era febrero de 2009. Siete años después el Metro sigue sin completar su recorrido. ¿Cómo se puede explicar?**

- El coste de imagen es tremendamente nefasto, pero menos para el concesionario

que para los estamentos que no han hecho posible que el proyecto funcione. Como ciudadano lo que espero es que el transporte te público esté; el ciudadano se resiente más contra las instituciones que no han sido capaces de resolver los problemas que contra el concesionario. El concesionario es un sufridor más del problema; no queremos tener trenes parados en las cocheras porque no hay donde llevarlos. Para lo que trabajamos es para tenerlos funcionando. Somos unos sufridores más. La pérdida de imagen afecta al proyecto en sí y a las instituciones que no son capaces de conseguir que el proyecto funcione. No obstante, ya hemos conseguido abrir al uso y se está demostrando que la gente al final va al método de transporte que más le conviene. La gente está encantada de usarlo, porque las encuestas ahora mismo rondan el 8,9 de satisfacción. Solo equiparable al de Sevilla, que también tiene ese grado de satisfacción. Son los dos metros de España que mejor nota sacan en cuanto haces una encuesta de satisfacción. Al final del día lo que cae por su propio peso es que el Metro funciona, que da servicio, que te permite saber cuánto vas a tardar de ir de aquí allí, y eso solo te lo puede dar el Metro. Porque el transporte en autobús no te da esa certeza.

- En Málaga se debatió en su día sobre si era necesario o no el Metro... ¿Tiene base?

- Es un debate sano y que siempre hay que tener, pero en 2001 ó 2002. No hay que tenerlo cuando tienes el subsuelo horadado con túneles y con trenes funcionando. ¿Si hubiese tomado o no la misma decisión en ese momento? Creo que sí, porque el tamaño de Málaga requiere este tipo de transporte. Es un esfuerzo económico enorme. Parte de la oposición que ahora tenemos de los vecinos para que el Metro llegue al Hospital Civil quiere que el tren vaya soterrado. Pero hablamos de un coste ocho o nueve veces superior a ir en superficie. No nos podemos permitir ese lujo ahora mismo. Para esta sección en cuestión, la superficie pensamos que funciona perfectamente e incluso es más cómodo para el usuario. Además, con un clima tan espectacular como el de Málaga.

- 5 millones de viajeros en el primer año real de funcionamiento, ¿satisfechos?

- Muy satisfechos y sobre todo con el crecimiento que está teniendo. Mes a mes estamos creciendo por encima del 5%. Llevamos seis meses con esos crecimientos y eso demuestra que el usuario cuando se beneficia de todas las ventajas de este tipo de transporte no quiere otra cosa. Es lo que necesita, rapidez y confianza en el tiempo que va a tardar.

- En la hoja de ruta tantas veces modificada falta quizás ese punto intermedio de

- Falta Guadalmedina, Atarazanas, el Civil... Sin duda, falta el Civil. El servicio que vamos a dar uniendo los cuatro núcleos más poblados de Málaga. La gente que hoy en día dice que no quiere el metro en superficie por su barrio no se da cuenta de que a lo mejor sufre molestias durante una temporada, pero la ventaja que tendrá cuando use el servicio en el futuro será tan superior a las molestias que ni se va a acordar de la obra. Pero es que además está impidiendo que otros ciudadanos de Málaga, que tienen tanto derecho como ellos a opinar sobre el servicio que podrían tener si desde el Martín Carpena pudieran llegar al Materno Infantil sin bajarse del tren en 7 u 8 minutos, en lugar de en el autobús o en el coche... Tendrían que pensar un poco en todos los demás, no solo en lo que les afecta a ellos particularmente. Es lícito oponerse e intentar conseguir cosas buenas para tu barrio a cambio de, pero no es razonable decir no por no. Es razonable fastidiarse por el bien común y ver si se puede conseguir una zona verde más grande. De hecho, en los planes de urbanización de toda la zona saldrán muy satisfechos.

- ¿Es imprescindible llegar al Civil para la concesionaria?

- La concesionaria, originalmente, tenía otro trazado. Ese trazado creaba una polémica tan grande que parecía que estábamos en un punto muerto y que no podíamos terminar de dar servicio. Inventamos entre todos una solución que funcionaba porque la concesionaria tiene que recuperar una inversión que ha costado muchos millones de euros durante muchos años. Somos una empresa privada y es lo que tenemos que hacer. No existe hoy por hoy ningún otro proyecto que esté estudiado y en situación de ser aprobado rápidamente que cubra estas expectativas de demanda y de utilización. Si tuviéramos que pensar en inventarnos otro proyecto, porque este tampoco funcionase, empezar con los procesos de aprobación, tuviésemos que ir al Banco Europeo de Inversiones (BEI) para que no nos retiren la financiación que hay para esta obra y que nos permitan usarla en otro nuevo, estamos hablando de cuatro o cinco años. No es que la concesionaria no pueda esperar cuatro o cinco años, que no puede, es que Málaga no puede esperar ni debe esperar cuatro o cinco años a tener otro proyecto distinto de este. Con este proyecto funcionando podrán venir más. El sentido común y la técnica demostrará si hacen falta otras líneas o no. Creo que sí, que necesitará ampliaciones, pero hoy por hoy el único proyecto que existe es al Civil.

- ¿Entiende el papel del alcalde de Málaga, que después de firmar el protocolo del año 2013, ahora pone en duda la llegada al Civil?

- Sí entiendo lo que hace el alcalde, aunque me gustaría que las negociaciones... Defiende su ciudad de la manera que mejor entiende que debe hacerlo. Está haciendo una labor excelente con Málaga, pero en este caso en particular, veo solución al problema. Creo que igual que logramos un acuerdo para la puesta en servicio del Metro, estoy convencido de que vamos a llegar a un acuerdo ahora. Cada uno defiende de la mejor manera que entiende su parcela.

- **Uno de los mensajes que viene lanzando las últimas semanas el consejero de Fomento es que no completar la red de Metro conforme a lo pactado en el año 2013 podría obligar a las administraciones pública a afrontar compensaciones multimillonarias a la concesionaria y al Banco Europeo de Inversiones (BEI). ¿La amenaza es tal?**

- La concesionaria no ha barajado esa opción todavía. Creo que eso nos ayuda a seguir siendo pro activos en la búsqueda de soluciones que permitan al proyecto seguir adelante. No estamos pensando en eso, sólo en conseguir dar servicio al mayor número de ciudadanos posible. Sí que es cierto que si no llegamos al Civil, estoy convencido de que la financiación existente del BEI sería retirada, por decirlo de una manera suave. Sin esa financiación el proyecto no sobrevive. Cuatro años para encontrar otra solución que pudiese ser financiado... la concesionaria no aguanta porque esta concesionaria está diseñada para mover 20 millones de viajeros en 2020, no para estar movimiento 5 más el crecimiento. Si no, no tiene sentido. Llevamos hecha más del 80% de la inversión en este Metro, pero solo accedemos al 30% de la demanda. No es de sentido común que esto no termine en un proyecto que usen 20 millones de pasajeros.

- **Cuando habla de la financiación del BEI, ¿se refiere a toda la financiación?**

- La financiación del proyecto. Me refiero al proyecto en su totalidad porque así es como funciona un proyecto de este tipo. Tienes una financiación para un proyecto concreto, si cambias y lo cortas por la mitad y dices que solo vas a hacer esto y que quizás dentro de cuatro años vas a hacer otro tramo, ya no tienes el mismo proyecto que te financiaron. Por tanto, este banco, y otros, te dirá 'Le he dado esta financiación porque usted tenía un proyecto que tenía cara y ojos y una serie de garantías relativas por parte de la demanda y el pago del título del Metro. Si de repente me dice que va a mover el 30% de los pasajeros yo ya no me creo que usted, en los 30 años de concesión o en los 40 años, me vaya a poder repagar el crédito y por tanto se lo quito. Y como tengo garantías de la Junta le pido que me lo devuelva y tendría que devolverlo'. Sería desastroso. Por eso, hoy por hoy la concesionaria no se ha planteado ni siquiera estudiar la posibilidad de que este proyecto no salga. Este proyecto, en el nivel de inversión que está, con el esfuerzo

que ha supuesto para los ciudadanos, no puede dejarse caer. No es posible. No me cabe en la cabeza.

- Hace apenas unos meses un fondo de inversión asumió algo más del 39% del capital de la sociedad Metro Málaga. ¿Altera ello de alguna manera el funcionamiento de la empresa? Se llegó a apuntar la posibilidad incluso de que Globalvia acabase igualando la oferta lanzada por este fondo de inversión. ¿Existe alguna opción de ampliar su participación?

- Esa opción estaría abierta. No es nuestra intención hoy por hoy. La entrada de los fondos solo significa la demostración de que la concesionaria no está loca cuando dice que este proyecto tiene que seguir adelante y refuerza la posición de Globalvia, que tenía el 15% en este proyecto. No pudimos acceder a igualar la oferta porque estábamos en un proceso de venta; lo habría hecho porque estamos convencidos de la bondad de este proyecto, porque es necesario en Málaga. Que Globalvia esté involucrado con un 15% no es significativo, porque le dedicamos el mismo cariño que a cualquier otro. De hecho soy consejero delegado de Globalvia y estoy como presidente del Metro de Málaga, solo con un 15%, y no de ninguna otra sociedad. Este proyecto requiere atención y nosotros sabemos hacer esa intermediación, ayudar a las negociaciones para que las cosas salgan como tienen que salir.