

IGNACIO LILLO  ANÁLISIS

EL TRANVÍA AL CIVIL SE METER EN UN TÚNEL SIN SALIDA

A la posición del alcalde, que se ha alineado públicamente con los vecinos que lo rechazan, se suma ahora la petición del PP en el Parlamento andaluz para que la inversión se destine al PTA

El tranvía al Hospital Civil se ha metido esta semana en un túnel cuya salida es cada día más incierta. A la posición del alcalde, Francisco de la Torre, que se ha alineado públicamente con los vecinos que rechazan el proyecto y le ha dado la máxima legitimidad a sus argumentos, se suma la petición del PP en el Parlamento andaluz para que la inversión se destine al PTA. Se enfrentan a la Consejería de Fomento, con Felipe López a la cabeza y con el respaldo de la sociedad concesionaria Metro de Málaga y del Banco Europeo de Inversiones (BEI), que mantienen sus planes y acaban de presentar el proyecto definitivo.

Y, sin embargo, dice el refrán que los abuelos no dejan ver el bosque. Es justamente lo que ocurre en este caso: más allá de las protestas vecinales, de las afirmaciones de unos y otros; de las demandas en el Contencioso-Administrativo y de propuestas alternativas más o menos razonables, como la del 'metrobús', la solución está a expensas de una negociación bilateral, netamente política, entre el alcalde y el consejero de Fomento. Ambos -y sólo ellos- se tienen que sentar urgentemente para abordar tres cuestiones que discurren paralelas: la de la infraestructura en sí, esto es, aclarar si el tranvía se podrá finalmente prolongar hasta el Civil, o no, que



Recreación de la Junta sobre cómo quedaría el tranvía en Eugenio Gross. [ir a su](#)

es la pregunta clave. La del coste de la obra y de la tarifa técnica para las arcas municipales y las posibles compensaciones para los vecinos que tendrán que sufrir los trabajos.

Si se respeta lo firmado Si se llega a un acuerdo general sobre la necesidad de respetar lo firmado y seguir adelante con el proyecto en superficie, ello se entenderá en el contexto actual

como una cesión del regidor, que le supondrá un desgaste de imagen frente a los vecinos críticos, a los que ha respaldado. Por lo que, a cambio, Fomento tendrá que ser muy generoso en sus cesiones económicas a la ciudad en lo que respecta a su parte del acuerdo, para afrontar el mantenimiento de la infraestructura. De la Torre ya puso meses atrás sobre la mesa su oferta, y es muy razonable: eliminar todos los costes de la obra

hecha y por hacer, que hasta ahora suman unos 40 millones de euros; y reducir su aportación para el canon de explotación al presupuesto original, cuando se firmó el primer convenio (el de 2003) sobre un presupuesto de unos 400 millones, que es la mitad de lo que acabará costando. De acuerdo a esta, su aportación anual estaría en el entorno de los siete u ocho millones de euros, y no 17 como tendría que afrontar con los últi-

mos números. De la Torre también tendrá derecho a solicitar compensaciones para los vecinos que van a padecer las obras en sus calles, y entre las que más suenan, y que son responsabilidad de la Junta, está la construcción del centro de salud de Gamarra, que es una demanda histórica del barrio; y que podría incluir un sótano con aparcamientos para recuperar al menos parte de los 450 que se van a perder.

Si se descarta el Civil El otro escenario posible es netamente belico. En el caso de que se rechace finalmente la opción del tranvía, la Junta tendrá potestad para iniciar el cobro forzoso de las obras ejecutadas y de la parte de la tarifa técnica al Ayuntamiento, a través de retenciones de las transferencias autonómicas a los ayuntamientos (Partica), lo que supondría una fuerte merma de ingresos para la ciudad, con lo que ello traería consigo para las inversiones municipales. En total, tendría que pagar 40 millones por obras (más las que quedan por hacer) y unos 17 millones al año en concepto de mantenimiento del suburbano.

Tem más Fomento puede exigir que la ciudad es la culpable de la ruptura del protocolo de intenciones firmado en 2013, que suscitaron acuerdos con la concesionaria y con el BEI; por lo que podría demandar que los ingresos equivalentes a los tres millones de viajes que se dejan de captar los pague el Consistorio de su bolsillo: multiplicados por unos cuatro euros que cuesta la tarifa técnica. En este escenario de confrontación total, rotas todas las vías de negociación, el Consistorio sólo podrá demandar en los tribunales. Mientras, la Junta tendrá que lidiar con los privados y con el BEI, que también tienen derecho a exigir sus propias indemnizaciones por la ruptura unilateral de los contratos firmados.

Como se puede ver, llegar o no hacerlo con el metro/tranvía hasta el Civil es mucho más que un debate de vecinos indignados, metrobuses y tráfico en Eugenio Gross.