

Después de las elecciones autonómicas de marzo de 2012, las más reñidas de la historia reciente de Andalucía, el PSOE logra mantener el gobierno en la Junta, pero necesita formar una coalición con IU. Este partido asume la cartera de Obras Públicas, que cambia su nombre a Fomento, y al frente se sitúa Elena Cortés. Desde el primer momento, su equipo se lanza a buscar alternativas para poder acometer la llegada del metro al Centro, en un contexto de crisis económica y con fuertes recortes presupuestarios.

El 16 de octubre de ese año, SUR adelanta en exclusiva una noticia que marcará el debate en torno al proyecto a lo largo de todo el año siguiente. Los nuevos responsables planean llevarlo en superficie desde la avenida de Andalucía, por la Alameda Principal, la Plaza de la Marina y el Parque, hasta La Malagueta. Desde el minuto uno, el equipo de gobierno municipal, con el alcalde, Francisco de la Torre, al frente; junto con la mayoría de vecinos y colectivos empresariales y sociales se oponen frontalmente a la propuesta.

La cuestión es que la Junta tenía una obligación contractual con la concesionaria, Metro de Málaga, de llegar hasta La Malagueta en

¿DE DÓNDE VIENE EL CONFLICTO POR EL METRO AL CIVIL?

IGNACIO LILLO

El origen está en un cambio de trazado motivado por la crisis económica en 2013, propuesto por la Junta y que el alcalde firmó a regañadientes

2015. Y había que invertir unos 200 millones de euros, que no había forma de conseguir, para hacerlo tal y como estaba previsto, bajo tierra. En la primavera de 2013 se abre un periodo de negociaciones secretas con todas las partes implicadas, hasta que en septiembre de ese año, la presidenta de la Junta, Susana Díaz; y el regidor malagueño escenifican el acuerdo (supuestamente, definitivo) entre ambas instituciones. Este consistía en un cambio de trazado, por el cual la parada más céntrica se establece en la Alame-

da Principal, a la altura del mercado de Atarazanas; por lo que se descarta llevarlo hasta La Malagueta. A cambio, para asegurar el número de viajeros que dan el equilibrio financiero, se añade una prolongación de la línea 2, en superficie, hasta el Hospital Civil.

La inauguración, en juego

El regidor ya muestra dudas ante las primeras críticas vecinales. Entonces, el Banco Europeo de Inversiones (BEI), que es quien financia la infraestructura, se enroca y bloquea la última partida necesaria

para terminar el recorrido en 'U' (desde Martín Carpena hasta Teatinos, pasando por El Perchel) e inaugurarlo, hasta que no haya una decisión definitiva.

La presión ciudadana para que el metro no se pare culmina en una larga tarde de negociaciones, el 11 de noviembre de 2013, con la firma de un protocolo de intenciones que da seguridad jurídica a la solución acordada. El Ayuntamiento acepta, a regañadientes, que el metro discorra en superficie por Eugenio Gross y Blas de Lezo.

Se produce una tregua para la inauguración, el 30 de julio de 2014. Pero poco después la negativa de numerosos vecinos de Eugenio Gross a que pase en superficie por esa calle hacen que De la Torre termine por alinearse con éstos, que ven así reforzada su posición, frente a la Junta y al acuerdo firmado. Recientemente, se ha introducido un nuevo elemento en el debate, como es el hecho de que el nuevo hospital de Málaga irá en esta zona, y ello supondrá una mayor carga de tráfico en su entorno. Este se ha convertido ahora en el principal argumento en contra para el alcalde.

Cinco años después de acordar la solución, Fomento acaba de licitar las obras y todavía no se sabe si el Ayuntamiento las permitirá...