

# La factura pendiente del metro

**El metro requerirá 47 millones de euros al año de las administraciones para cubrir costes de explotación y devolver el crédito del BEI - La factura engordará si no alcanza los 20 millones de pasajeros anuales que prevé llegando a La Malagueta**

17.05.2013 | 05:00

---

**MIGUEL FERRARY** Tener un metro es caro. Muy caro. A los cerca de 700 millones de euros que costará su construcción en Málaga, hay que unir una aportación anual de 47 millones de euros para cubrir los costes de explotación. Esta será la verdadera factura del metro, la que todos los años requerirá de una reserva de dinero que permitan su funcionamiento. No se trata sólo de tener la infraestructura, sino de mantenerla en uso.

El destino de esos 47 millones de euros anuales se reparten de distinta forma. Una parte servirá para subvencionar entre el 25% y el 35% del coste del billete para abaratarlo y hacerlo más accesible al ciudadano. Además, la Junta tiene que devolver un 20% de la inversión que fue adelantada por la concesionaria y los créditos del Banco Europeo de Inversiones (BEI), que ascienden a 375 millones de euros, que sirvieron para financiar la construcción de la infraestructura.

Sin embargo, la situación de parálisis que sufre el último tramo del metro, entre el Guadalmedina y La Malagueta, ponen en peligro estas cuentas y amenaza con incrementar la factura a pagar con dinero público en otros 10 millones de euros al año.

Los cálculos planteados por la concesionaria y la Agencia de la Obra Pública de Andalucía se han realizado con la previsión de mover unos 20 millones de pasajeros al año. Esa es la cifra mágica que aseguraría la viabilidad económica de esa infraestructura. Todo lo que esté por debajo, hay que compensarlo con dinero. Lo que se quede por encima, rebajará la factura.

El problema está en saber cuándo se podrá llegar a los 20 millones de pasajeros. A finales de este año se pone en marcha la primera parte de la infraestructura, en concreto desde las cabeceras del Palacio de Deportes y de los talleres (junto a Los Asperones) hasta la estación de El Perchel (Renfe). Es la «V» del trazado, para la que se espera un movimiento de unos 8 millones de pasajeros, muy lejos del umbral de rentabilidad mínima que requiere el metro.

El siguiente paso será a finales de 2014, cuando se sumen otros 700 metros hasta la estación Guadalmedina, que estará junto a El Corte Inglés. Este acercamiento al Centro permitirá aumentar la demanda de transporte hasta los 12 millones de euros.

Finalmente quedaría llegar a La Malagueta, que es la clave para el futuro del metro. Atravesar el Centro y enlazar con La Malagueta permitiría elevar la demanda a los 20 millones deseados. La Consejería de Fomento y la concesionaria Metro de Málaga tienen acordada la puesta en marcha de toda la infraestructura a finales de 2015.

A partir de ahí, la administración autonómica tendrá que pagar unos 10 millones de euros anuales hasta que se ponga en servicio toda la red completa.

La Consejería de Fomento argumenta este punto para apuntalar su apuesta por el tranvía, que sería más barato de construir y más rápido, asegurando que esté en servicio a finales de 2015 y cumpliendo así el compromiso de puesta en marcha. Así, asegura que la opción bajo tierra alargaría la inauguración completa de la red hasta 2020. Cinco años que tendrían su efecto en la factura: 50 millones adicionales por el menor movimiento de pasajeros.

Esta es una de las incógnitas que quedan por despejar del futuro del metro. Optar por un tramo en superficie por el Centro con una gran oposición municipal y ciudadana, pero más barata, o ceder a la

presión del Ayuntamiento y acometer ese tramo soterrado, cuatro veces más caro y cuyo retraso en el calendario supone un sobrecoste de 10 millones de euros al año.