



## Griñán gana unos meses para decidir sobre el paso del metro por el Centro

► El encuentro con el alcalde de Málaga en Sevilla acaba sin una solución clara, aunque De la Torre se lleva el compromiso de la Junta de contemplar el soterramiento ► La Junta vincula la decisión a la situación financiera y a que no tenga sobrecostes

MIGUEL FERRARY SEVILLA  
► @miguelferrary

El encuentro de ayer en Sevilla entre el presidente de la Junta de Andalucía, José Antonio Griñán, y el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, para abordar el futuro del metro dejó cierto regusto a decepción. Se esperaba un impulso o, al menos, que se despejaran algunas de las dudas sobre el último tramo del metro (Guadalmedina-Malagueta), pero sólo sirvió para ganar tiempo con más reuniones técnicas. Al menos hasta septiembre.

Un plazo magro, de apenas cuatro meses, que quieren aprovechar para realizar un estudio de viabilidad económica de las distintas alternativas planteadas en el último

tramo, además de implicar al Ayuntamiento de Málaga en el consejo de administración de Metro Málaga.

No obstante, la Junta ha hecho al menos una concesión importante, como ha sido aceptar la posibilidad de que el metro vaya bajo tierra. «No prejuzgamos ninguna alternativa», aseguró el portavoz del Gobierno andaluz, Miguel Ángel Vázquez, al término del encuentro, dejando claro que no existe un apoyo cerrado a la Consejería de Fomento, cuya apuesta clara es que vaya en superficie por la Alameda y el Parque.

Esto fue suficiente para que el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, saliera moderadamente satisfecho del encuentro. Al menos ha encontrado una disposición

**El portavoz del Gobierno andaluz insiste en que la opción elegida deberá evitar sobrecoste y cambios del plazo**

«más flexible» en Griñán para aceptar el trazado bajo tierra, que propone el Ayuntamiento.

El regidor, de hecho, salió convencido de que el presidente de la Junta de Andalucía prefiere esta opción y planteó tres posibles escenarios de cara a un posible acuerdo para después del verano y que, en todo caso, estará sujeto a la disponibilidad financiera de la Junta. De la Torre reconoció que la primera opción, que ninguno descarta todavía, es parar la obra junto a El Corte Inglés y retomarla en

un futuro, cuando se disponga de fondos suficientes.

Las otras dos opciones incluyen un trazado bajo tierra, como insiste el alcalde y única posibilidad que contempla. De la Torre defiende que una alternativa viable, por su menor coste y que contentaría a la empresa concesionaria del metro, sería construir parte del último tramo hasta la plaza de la Marina. Esto permitiría ganar una parte importante de viajeros respecto al trazado hasta el Guadalmedina. Por último estaría llegar hasta La Malagueta, opción que parece menos posible en la actualidad por la situación de crisis.

### Financiación

Toda decisión pasa por una cuestión fundamental, que es la dis-

ponibilidad financiera de la Junta de Andalucía. El portavoz del Gobierno andaluz insistió ayer en que «no es un problema de fondos, tenemos dinero para acometer cualquier proyecto». Pero también matiza que en estos meses se realizará un estudio de viabilidad económica de cada alternativa antes de tomar una decisión.

Es más, Vázquez insiste en que la decisión se hará siempre con un cálculo muy exacto del plazo de obra y de los sobrecostes, para que no se dispare el presupuesto como ha ocurrido con el resto de los tramos.

Aquí cobra importancia la insistencia del presidente de la Junta de Andalucía en que el Ayuntamiento se incorpore al consejo de administración de Metro Má-





SOTERRADO O A ESPERAR

## Francisco de la Torre

ALCALDE DE MÁLAGA

### Los plazos no preocupan al Ayuntamiento

► El alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, tiene claro que el problema no son los plazos. Su apuesta por el metro bajo tierra sacrifica el cumplimiento de fechas a cambio de conseguir que no vaya en superficie. Su opción es conseguir que la Junta acepte, por lo menos, llegar a la plaza de la Marina, que costaría la mitad y permitiría ganar muchos más pasajeros para el suburbano. No obstante, el plan B del regidor malagueño está claro, que la obra se pare en el Guadalmedina hasta que mejore la situación económica y se pueda acometer. Es decir, sin plazos.



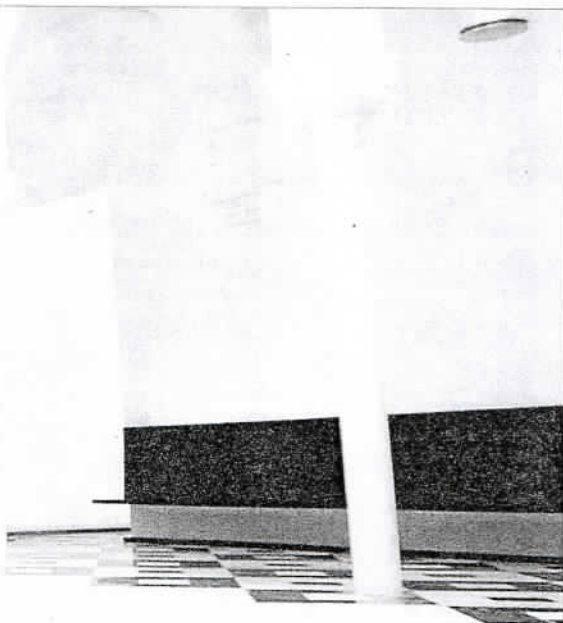
CONTROL PRESUPUESTARIO

## José Antonio Griñán

PRESIDENTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

### La crisis condiciona las cuentas

► La Junta de Andalucía ha dejado claro al alcalde de Málaga que uno de los principales problemas del proyecto es la financiación. Reconoce las limitaciones que tiene por el control presupuestario e insiste en que cualquier acuerdo que se adopte debe tener encaje presupuestario y controlar los sobrecostos, para no cargar las cuentas. No obstante, aquí usa un doble lenguaje en el que a la vez afirma de que el problema «no es de fondos. Hay dinero para el proyecto». ¿Cuál? El que sea. Esto no cuadra con la llamada al control presupuestario y suena a calmante político.



El alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, en el Palacio de San Telmo, donde se reunió con Griñán.

GREGORIO TORRES

**La Junta de Andalucía quiere que el Consistorio se integre en el consejo de administración de la concesionaria Metro Málaga**

**El alcalde plantea un triple escenario aceptable para el último tramo, pero siempre con el trazado bajo tierra**

laga, junto al resto de las seis empresas concesionarias y a la Agencia de la Obra Pública de Andalucía. Esto abriría la puerta a hacer participe al Consistorio de los costes de explotación del metro, que serán mayores en función del trazado que falte por entrar en servicio.

### Plazos

Uno de los aspectos clave que se abordaron en la reunión entre Griñán y De la Torre fue los plazos. El regidor malagueño confió en que se llegase en septiembre a un acuerdo para continuar la obra del metro bajo tierra por la Alameda y el Parque, lo que permitiría continuar los trabajos sin que hubiese parón. También es verdad que aseguró que el Ayuntamiento «no insistirá en los plazos».

Esto deja la puerta abierta a

que, si no hay un acuerdo para que se haga bajo tierra los últimos 1,5 kilómetros de recorrido del metro, la obra se pare en Guadalmedina y se retome en el futuro.

El portavoz del Gobierno andaluz, por su lado, insiste en que el acuerdo se tomó en el menor tiempo posible, con idea de que no haya un parón en la obra.

El riesgo de este nuevo proceso de negociación que se abre es que, ante la inmovilidad manifiesta de ambas posiciones (la Consejería de Fomento apuesta por el trazado en superficie y el Ayuntamiento, bajo tierra) y la falta de definición de José Antonio Griñán, el metro se considere inacabado y se paren los trabajos a la altura de El Corte Inglés.

Eso supondría disparar los costes de explotación anuales en 10 millones de euros, que se sumarían a los 47 millones al año que deben abonar las administraciones para devolver el crédito al BEI -que ha permitido la construcción de la infraestructura-, el adelanto de inversión de la concesionaria y la subvención al billete. Ese sobrecoste tendría que ser asumido por las administraciones mientras no esté construido completamente y no se alcancen los 20 millones de pasajeros al año.

# 85 minutos sin un resultado claro

La reunión de Griñán y De la Torre empezó con unos minutos de antelación, pero no sirvió para aclarar el proyecto

MIGUEL FERRARY MÁLAGA

■ El metro de Málaga se encontraba ayer ante una cita que aspiraba a convertirse en fundamental para su futuro y que sólo levantó más dudas y la sensación de que el proyecto no se va a terminar y se quedará a la altura de El Corte Inglés.

El alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, acudió puntual a San Telmo, donde se encuentra la sede del Gobierno andaluz. Había pasado la noche en Sevilla, acompañado del concejal de Movilidad, Raúl López, con quien se pasó la noche anterior repasando el proyecto del metro.

Pocos minutos antes de las nueve y media de la mañana, hora oficial para iniciar el encuentro con el presidente andaluz, los dos dirigentes se saludaron e hicieron las fotos protocolarias de rigor. A par-



La cordialidad del encuentro no se tradujo en soluciones. G. TORRES

tir de entonces se inició la reunión, que finalmente tuvo una duración de 85 minutos en los que casi se habló de forma monotemática del metro. El futuro de las tecnológicas o el impago a la escuela de cocina de La Cónsula se abordaron de soslayo y ya sin apenas tiempo.

Sin embargo, la reunión sólo sirvió para dos cosas. Ganar tiempo y demostrar que Griñán maneja muy bien la ambigüedad para no

comprometerse con una opción de forma clara.

La comparecencia del alcalde de Málaga fue la primera, en la que no sólo abordó la reunión con Griñán, sino que terminó hablando del dragado del Guadalquivir y de la zona franca de Cádiz. Por contra, el Griñán no compareció y mandó al portavoz del Gobierno andaluz, quizás consciente de que había poco bueno que decir.