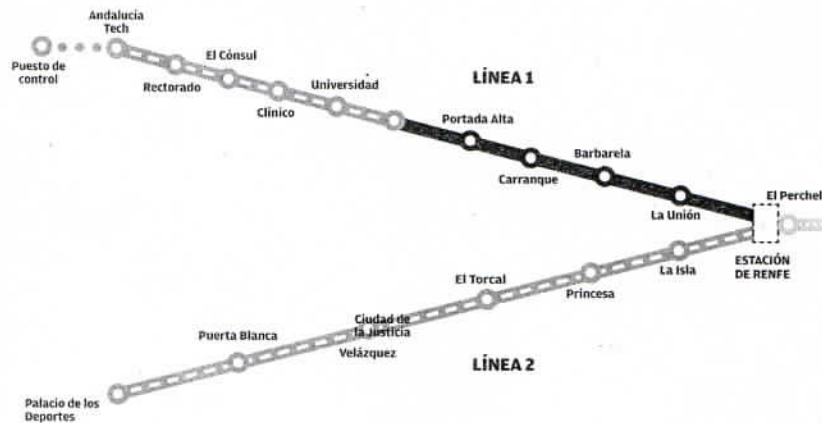


## Un metro en tres fases La puesta en marcha se hará por partes, comenzando este año

► La puesta en servicio del metro de Málaga comenzará a finales de este año, pero no será completo. Sólo se utilizará la «V» entre la estación de Renfe (El Perchel) y las dos cabeceras de las líneas 1 y 2 (Andalucía Tech y Palacio de los Deportes). Le continuará el tramo entre El Perchel y el Guadalmedina, que tiene la obra muy avanzada y se quiere poner en marcha a finales de 2014. A partir de ahí entramos en un terreno inestable, ya que su ejecución quedará a expensas de que se llegue a un acuerdo sobre cómo se construirá. La Consejería de Fomento propone que vaya en superficie (más barato y fácil de ejecutar), mientras que el Ayuntamiento propugna que siga bajo tierra, como se proyectó originalmente. Lo enconado de las posiciones hace difícil un acuerdo y se corre el riesgo de que se pare la obra.

### ESTADO DE LAS OBRAS

LA INVERSIÓN A DICIEMBRE DE 2012 ASCENDIÓ A 560 MILLONES DE € Y HABÍA OTROS 90 MILLONES PARA ESTE AÑO



### LOS GRANDES NÚMEROS DEL METRO DE MÁLAGA

LÍNEA 1	LÍNEA 2
Longitud exclusiva Línea 1: 6,9 km	Longitud total: 6,7 km
Longitud tramo compartido: 2,9 km	Longitud exclusiva Línea 2: 3,8 km
Tramo soterrado: 3,8 km	Tramo soterrado: 3,8 km
Tramo en superficie: 3,1 km	Tramo en superficie: 0 km
Distancia entre estaciones: 780 metros	Distancia entre estaciones: 680 metros
Tiempo total recorrido: 18 minutos	Tiempo total recorrido: 12 minutos



### LEYENDA

—	TRAMOS TERMINADOS Y EN PRUEBAS
—	TRAMOS EN OBRAS
—	TRAMO COMÚN EN OBRA
—	TRAMO COMÚN A DEBATE
○	ESTACIÓN

**Análisis.** Si hay que buscar un ganador de la reunión de ayer hay que mirar al alcalde de Málaga, que ha conseguido que el soterramiento entre en la dialéctica de la Administración autonómica y después de que esa opción fuera desterrada de cuajo por la actual consejera de Fomento, Elena Cortés.

# Un metro que se queda sin soluciones

► El debate sobre el modelo de metro que se quiere para el último tramo esconde uno de más importancia, que es determinar cuánto y quién paga las obras y el mantenimiento

Miguel Ferrary  
SEVILLA

@miguelFerrary



► Más allá de las declaraciones políticas bienintencionadas y de las llamadas al diálogo, el proyecto del metro se encuentra en una tesitura complicada y que cada vez se ve más abocado a un bloque que lo condene a que se paren las obras sin estar terminadas y convertirse en un lastre para las cuentas públicas. O lo que es lo mismo, para el bolsillo de los malagueños que lo pagan a través de los impuestos.

Los meses de margen que se han concedido Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Málaga para seguir negociando no cambian en nada las posiciones de ambas administraciones. La Consejería de Fomento sigue defendiendo el trazado en superficie y el Consistorio, bajo tierra. Ninguna de esas dos posiciones son negociables, por lo que parece difícil llegar a un acuerdo.

Al menos, el alcalde sí puede

ofrecer una victoria, como ha sido que el soterramiento vuelva al debate como opción por parte de la Junta. O al menos sin la negativa tajante de la Consejería de Fomento, ya que Griñán no lo ha descartado de primera.

El encuentro de ayer con el presidente de la Junta, José Antonio Griñán, sirvió para poner de relieve la delicada situación política en la que se encuentra. Sin mucho margen de maniobra, consiguió contentar al alcalde y no comprometerse demasiado contra la consejera de Fomento, Elena Cortés (IU). Claro que lo hizo a costa de no entrar en la cuestión.

Eso sí, cada vez se habla más de que la obra se pare en El Corte Inglés, pese a que eso supondrá una aportación anual extra de las administraciones al proyecto que en el mejor de los casos, con 12 millones de pasajeros al año, ascenderá a 10 millones de euros anuales. Si no se alcanza esa cifra de viajeros, el sobrecoste se disparará aún más.

El alcalde sólo tiene una pequeña baza para conseguir que el

**Cada vez se habla más de que la obra se pare en El Corte Inglés, pese a que eso supondrá un sobrecoste**

metro continúe bajo tierra y es conseguir el compromiso de que llegue a la plaza de la Marina. Sería una opción intermedia, que aseguraría un tráfico de viajeros suficientemente rentable (unos 17 millones de viajeros) para la concesionaria y con un coste de 100 millones de euros en su ejecución, la mitad que el trazado completo hasta La Malagueta. Eso será, claro, si la Junta es capaz de conseguir esos 100 millones en la situación de restricción presupuestaria actual, además de los que requiere anualmente para devolver créditos y subvencionar el precio del billete, otros 47 millones de euros.

Una cosa está clara tras la reunión. La Consejería de Fomento tendrá que rebajar algo el tono que había mantenido con el Ayuntamiento de Málaga. Por lo pronto no

### CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

#### Alfombra roja al Ayuntamiento para entrar en la concesión

► Lo que fueron durante años largas y negativas educadas se han transformado en una invitación cálida y apremiante para que el Ayuntamiento de Málaga forme parte del consejo de administración de Metro Málaga. Ya lo planteó la consejera y se lo volvió a repetir ayer el presidente de la Junta al alcalde de Málaga. Éste ahora no se toma tanta prisa por entrar en éste órgano. De fondo hay un interés de la Junta para que el Ayuntamiento se comprometa más con el proyecto y conozca de primera mano la situación real de los costes de la obra y del mantenimiento, que será el debate que marcará la agenda política en los próximos meses, cuando comienzen los pagos.

podrá contratar las obras en estos días, como había anunciado, y se tendrá que integrar en una ronda negociadora con el equipo municipal que suena más a salida de compromiso que a solución real.

Mientras tanto, los plazos avanzan. La famosa «V» que forman las líneas 1 y 2 del metro, con el vértice en la estación de Renfe, entrará en servicio a finales de año con una previsión de 8 millones de pasajeros. A finales de 2014 lo hará el tramo entre Renfe y el Guadalmedina, para alcanzar los 12 millones, y a finales de 2015... posiblemente la obra esté parada.

Este escenario, aunque ya está sobre la mesa como opción real, abre varias interrogantes. Por un lado, saber quién se hará cargo de abonar el sobrecoste a la concesionaria. Además, y más importante incluso, es la actitud de la

### LAS CLAVES

#### NEGOCIACIÓN

#### Presidencia entra en las relaciones del Ayuntamiento y Fomento

► La Consejería de Presidencia ha entrado de lleno en el debate del metro, aunque asumiendo un papel de árbitro y moderador. De hecho, apuntaron que estarán presentes en la ronda de negociación que se abrirá en los próximos días entre el Ayuntamiento y la Consejería de Fomento para abordar el último tramo.

#### COSTES

#### Una factura muy extensa y con pocos voluntarios para pagarla

► La factura anual del metro implica un desembolso mínimo de 47 millones de euros para devolver el crédito del BEI, el adelanto de dinero que hizo la concesionaria y subvencionar el billete. Este pago subirá si no se cumplen los 20 millones de pasajeros al año.

concesionaria ante el incumplimiento de contrato por no disponer de la red completa para 2016. El alcalde arrancó el compromiso a las seis empresas de la concesionaria de que no irían a los tribunales para pedir una indemnización y aceptarían una ampliación de la concesión en más años. La clave está en saber que si la obra se para en El Corte Inglés, estarán las empresas tan receptivas ante una perspectiva incierta de reanudación. Por lo pronto no hay compromiso escrito.

En todo caso, si el debate sobre el trazado está enconado, habrá que esperar a que se entre de lleno en el reparto de la factura del metro, sobre lo que ya se ha hablado sin ningún acuerdo. No se trata sólo de ver cómo se paga la obra, sino también el mantenimiento anual.