

Griñán insiste en que la Junta no tiene un guión inamovible para el metro

El presidente de la Junta toma distancia respecto a la determinación de sus socios de gobierno en torno al proyecto del tramo en superficie

28.05.2013 | 05:00

LUCAS MARTÍN Apenas tres días después de su reunión con el alcalde de Málaga, el presidente de la Junta, José Antonio Griñán, se reafirmó ayer en que el Gobierno andaluz, al contrario que la consejera de Fomento, Elena Cortés, no tienen ninguna idea «predeterminada» y por tanto inamovible sobre el futuro itinerario del metro a su llegada al centro de Málaga.

Al igual que hizo al término de su entrevista con el regidor, Griñán no descartó que el proyecto se encauce finalmente en los términos originales y que con tanta vehemencia defiende Francisco de la Torre, quien apuesta a toda costa por un trazado bajo tierra. El presidente de la Junta insistió en que será la comisión técnica, en la que también participará el Ayuntamiento, la que finalmente defina la solución para este tramo del metro, que en teoría debe comunicar el centro de la ciudad con el distrito Este y sus playas. Una opinión diplomática y relativista que en cierta medida choca con los planteamientos de su socio de gobierno, IU, que a través de Elena Cortés presentó incluso un plan de obra para construir la infraestructura en superficie antes de 2015; con o sin la aquiescencia municipal.

Interpelado en este punto, el mandatario andaluz se reacomodó en el punto medio. «Yo no digo que sí ni que no, sino que no se paralice en ningún momento la obra», precisó.

Griñán, que se hizo un pequeño lío con los tramos planificados del suburbano, aseguró, no obstante, que la intención de la administración autonómica es que se usufructúe el dinero previsto para el proyecto. En este sentido, aludió a los 90 millones asignados en el presupuesto de este año, que será, con toda seguridad, acotó, empleado en el metro.

Las diferencias de criterio entre la Consejería de Fomento y Vivienda y el Ayuntamiento, que se aferra sin concesiones al planteamiento inicial del suburbano, comportan también caminos sustancialmente distintos en cuanto a plazos de ejecución y presupuesto. El trazado subterráneo, del que De la Torre ha hecho su mantra, conllevaría una inversión de 200 millones de euros frente a los 41,5 que costaría la vía en superficie o el denominado tranvía que propugna Izquierda Unida. Otra tanto ocurre con los tiempos: el recorrido soterrado maneja unos tiempos más severos –45 meses de obra por los 18 de su alternativa– y desplaza el horizonte de la inauguración de 2015 a 2020. A Griñán, en este caso, parece haberle tocado el papel de árbitro, especialmente si se tiene en cuenta el empecinamiento en sus respectivas propuestas de Elena Cortés y del alcalde de Málaga. De hecho, este último, asistió a la reunión del pasado viernes, celebrada en Sevilla, con la advertencia previa de que no recularía en ningún momento frente a la alternativa que promueve Fomento.

«El alcalde se mantuvo en su posición», reconoció ayer el presidente de la Junta. Griñán, sin embargo, extrajo una lectura positiva del encuentro. En su visita a la fábrica de Fujitsu, se confesó «satisfecho» al respecto. De la Torre y el presidente de la Junta se han dado de plazo hasta septiembre para estudiar las opciones, que incluyen la posibilidad de que la infraestructura se detenga momentáneamente en El Corte Inglés. «A partir de ahí ya determinaremos cuál es el mejor trazado», señaló. El líder socialista recordó que se trata de la mayor inversión de la Junta para este año en toda Andalucía.