

El BEI no dará más dinero para el metro hasta que se sepa cómo llegará al Civil



IGNACIO LILLO

✉ ilillo@diariosur.es

Bloquea una aportación de más de 20 millones de euros, necesaria para la puesta en servicio, a la espera de un acuerdo para prolongar las líneas

MÁLAGA. La decisión sobre cómo llegará el metro hasta el entorno del Hospital Civil es mucho más trascendental de lo que en principio pudiera parecer. El Banco Europeo de Inversiones (BEI) que financia las obras del suburbano, mantiene bloqueada una disposición de crédito por parte de la sociedad concesionaria, a la espera de un acuerdo político entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de la capital, que garantice la continuidad de las obras hacia el Centro y hacia el Norte, esta última pendiente de determinar por qué calles discurrirá el trazado.

Esta cuantía, superior a los 20 millones, es necesaria para permitir la puesta en servicio de las líneas 1 (Teatinos) y 2 (Carretera de Cádiz) hasta el intercambiador del Perchel (junto a la estación María Zambrano), que inicialmente estaba prevista para finales de diciembre, según explicaron a SUR fuentes cercanas a la negociación.

Los responsables de la entidad financiera, que han trasladado su postura tanto a la empresa encargada de la construcción y explotación, como a la Consejería de Fomento y al Consistorio, ponen de relieve que los últimos cambios –en cuyo diseño participó– son fundamentales para lograr el equilibrio financiero:



Un convoy del metro de Málaga hace pruebas en superficie en la zona de Teatinos. :: CARLOS MORET

La entidad considera que llegar al Centro y a la zona de Bailén es clave para recuperar la inversión

con una inversión extra de unos 70 millones de euros, se alcanzan casi 22 millones de viajeros en el horizonte del año 2017. Esta es la cifra que garantiza la devolución del crédito (por un importe de hasta 325 millones) por parte de la entidad Metro Málaga.

Desde esta perspectiva, se comprende la premura con la que Fomento trata de cerrar el acuerdo para

el nuevo trazado de la prolongación de la línea 2 hasta el distrito Bailén-Miraflores en superficie (se habló de un máximo de seis semanas); y el nuevo convenio en el que se fijen las aportaciones municipales a la explotación comercial del suburbano. De hecho, desde la Consejería, que gestiona IU, se insiste en la necesidad de llegar a un acuerdo, como muy tarde, en diciembre.

Contratación del personal

Del mismo modo, ahora se entiende el retraso por parte de la sociedad concesionaria en la contratación de la plantilla que es necesaria para comenzar con la explotación, formada –como mínimo– por 63 operadores de línea (conductores de los trenes)

y 20 técnicos de operaciones (en el puesto de control central). En este caso, dado que requieren un periodo formativo y de pruebas en blanco (sin pasajeros) de dos meses como mínimo, es complicado que la apertura comercial se pueda producir antes de que termine este año, tal y como se ha comprometido en reiteradas ocasiones el Gobierno andaluz. La buena noticia es que las obras se encuentran por encima del 95% de ejecución y continúan a buen ritmo; de manera que se da por hecho que estarán listas para entonces.

Ambas administraciones se han emplazado a una próxima reunión, en torno al 7 de noviembre, para llegar a un consenso que permita desbloquear la situación.