

El metro se juega hoy su futuro

El Ayuntamiento debe aclarar qué trazado quiere hasta el Civil para desbloquear la financiación europea



IGNACIO LILLO

ilillo@diariosur.es

La Junta reclama un compromiso «público y firmado» de que la línea podrá seguir en superficie hacia el Norte, tal y como se acordó

MÁLAGA. El metro de Málaga se juega hoy su futuro. Todos los focos están puestos en la reunión que mantendrán los responsables municipales de Movilidad, encabezados por el alcalde, Francisco de la Torre; los de la Delegación de Fomento de la Junta (grupo que liderará el director general de Movilidad, José Luis Ordóñez) y los de la empresa concesionaria, Metro Málaga. Sobre la mesa de negociación, un único punto: analizar las dos alternativas de trazado para hacer un tranvía, en superficie, que llegue hasta el entorno de los hospitales Civil y Materno. Las expectativas que están puestas en este encuentro se ilustran también con el cambio de escenario: se celebrará en la sede de Metro Málaga, en el recinto de Talleres y Cocheras de Los Asperones, un territorio que se puede considerar neutral, al menos a nivel institucional.

Tanto los privados como los responsables autonómicos esperan del Ayuntamiento que aclare cuál de las dos rutas finalistas (de entre, al menos cuatro corredores analizados) es la más adecuada para cubrir este servicio. En caso de requerir más tiempo -y mayor documentación técnica- para tomar esta decisión, como los gestores municipales vienen repitiendo en cada comparecencia pública, al menos se trata de pactar un plan de trabajo y un calendario cerrado para alcanzar un veredicto a corto plazo.

Mensaje de unidad

Pero la conclusión final solo puede ser una. El delegado de Fomento, Manuel García Peláez, reclamó ayer «un compromiso público, por escrito y firmado» de que la infraestructura podrá seguir avanzando hacia el Norte de la capital. En este sentido, instó al regidor a «asumir su responsabilidad» con este proyecto.

Por su parte, el concejal de Movilidad, Raúl López, aseguró que acuden a la cita «con el ánimo de aclarar, impulsar el metro y mandar un mensaje de unidad». Al tiempo, reiteró los argumentos que ha mantenido hasta ahora, en el sentido de que nunca se ha estudiado la posibilidad de llevar un tranvía por estas dos rutas, para lo que necesitan informes técnicos, en cuanto a las

afecciones sobre el tráfico; y de estimación de viajeros para uno y otro. Con estos datos, dijo que el Consistorio cumplirá el compromiso adquirido con la presidenta de la Junta, Susana Díaz, y sobre la mejor propuesta buscará el consenso con los vecinos de las barriadas por donde discurrirá el nuevo transporte.

Después de siete años de obras y una inversión de 600 millones de euros, las líneas 1 y 2 del metro, desde la Carretera de Cádiz hasta Teatinos, conectadas por el intercambiador del Perchel (junto a la estación María Zambrano) están prác-

ticamente listas para comenzar a operar, aunque todavía quedan flecos, en forma de obras pendientes y, sobre todo, la contratación del personal necesario.

Cuestión de números

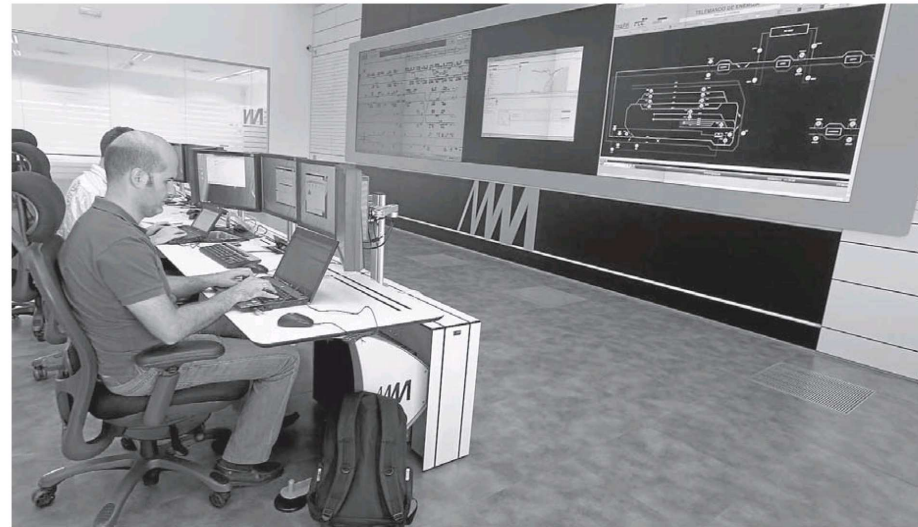
Este último empujón requiere mucho dinero, y depende de una aportación de más 45 millones de euros que la sociedad concesionaria espera obtener de una última disposición del crédito global que le concedió el Banco Europeo de Inversiones (BEI), con un importe total de 325 millones. En cambio, la entidad financiera man-

tiene bloqueados estos fondos, a la espera de un acuerdo político entre las dos administraciones, que garantice la continuidad de las obras hacia el Centro (cuyo horizonte está despejado, con acuerdo total para que la parada se sitúe en la Alameda, a la al-

tura de Atarazanas) y hacia el Norte, para captar más pasajeros.

El 10 de octubre, el viceconsejero de Fomento, José Antonio García Cebrián, y el alcalde, Francisco de la Torre, fijaron un plazo de entre cuatro y seis semanas para decidir cuál de los dos itinerarios era el más adecuado para llegar en superficie hasta el Hospital Materno, en un caso; o hasta el Civil, en el otro. La realidad es que ha transcurrido casi un mes y todavía no se ha producido ningún avance; de ahí las fuertes expectativas que ha generado el encuentro de hoy.

El Ayuntamiento acude al encuentro con el ánimo de mandar «un mensaje de unidad»



Centro de operaciones del metro de Málaga, en las instalaciones de la sociedad concesionaria, junto a Los Asperones. ● CARLOS MORET

LA CHINCHETA RESPONSABILIDAD

El Ayuntamiento de Málaga tiene que tener altura de miras y actuar con responsabilidad en el tema del metro. Una vez que se consiguió desbloquear la llegada del subterráneo hasta el Centro, hay que cumplir los compromisos adquiridos por la consejera y el alcalde. Elena Cortés, que ha cambiado su postura inicial, si está dando en esta ocasión muestras de lealtad al ofrecerle al Ayuntamiento que elija el recorrido que quiera para llevar el metro hasta el Hospital Civil. Francisco de la Torre se

comprometió a que la concesionaria pudiera llevar el metro hasta la zona norte de la ciudad a cambio de renunciar a llegar hasta La Malagueta. Ahora bien, no vale con dar el visto bueno a una solución y después poner chinas en el camino para que no pueda llevarse a cabo. El primer edil tiene que cumplir su palabra y decidir cuanto antes qué recorrido es el elegido y no dilatar un proyecto que necesita de impulsos tan importantes como los fondos del BEI. Hay, en definitiva, que actuar con responsabilidad.

La empresa descartó otras opciones por falta de viajeros

● I. LILLO

MÁLAGA. La sociedad concesionaria, Metro Málaga, ha estudiado hasta cuatro posibles corredores con diferentes alternativas para unir el Corte Inglés con la zona Norte de la ciudad. Así, se analizó un posible trazado en paralelo al río Guadalmedina, pero se descartó por la escasa demanda de viajeros que tendría, ya que habría muy pocos residentes en un radio de 500 metros de las estaciones. También se descartó subir por Armengual de la Mota y la calle Jaboneros, que se barajó como trazado de una primitiva línea 4 en subterráneo.

Pero el objetivo es más ambicioso. Puentes técnicos explicaron que

a medio plazo lo que se pretende es alcanzar los barrios de Ciudad Jardín y de La Palma-Palmilla, con una gran densidad de población. Aunque, en una primera fase, alcanzar el entorno de los hospitales Civil y Materno permite captar hasta tres millones de viajeros, que son claves para el sostenimiento económico del proyecto.

En cambio, las fuentes recalcan que todo el entorno de El Corte Inglés y de la calle Hilera se hará en subterráneo, con tres bocas para acceder a la estación Guadalmedina: una, justo delante del centro comercial; otra en la avenida de la Aurora y la de Callejones del Perchel (Albert Camus).

Las dos rutas parten desde la calle Hilera, por donde el metro seguirá soterrado, con una extensión de un kilómetro. La opción de subir por las calles Alonso de Palencia, Pelayo, la plaza de Bailén y la avenida de Barcelona tiene el inconveniente de tener que eliminar el tráfico en al menos dos de estos ejes, por la estrechez de este itinerario; aunque podría ofrecer un mayor número de usuarios. En cambio, la ruta que va por la calle Santa Elena, Eugenio Gross y Blas de Lezo permite mantener un carril por cada sentido en la mayor parte, aunque con algo menos de viajeros.

IU y PSOE reclaman al alcalde que tome ya una decisión

Los dirigentes de IU y PSOE coincidieron ayer en pedir al alcalde, Francisco de la Torre, que asuma su responsabilidad respecto a los acuerdos a los que el Ayuntamiento llegó con la Junta para desbloquear el proyecto. De una parte, el portavoz del grupo parlamentario de la coalición de izquierdas, José Antonio Castro, planteó, en una pregunta dirigida a la consejera de Fomento, Elena Cortés, que el regidor malagueño «está posponiendo de manera absolutamente irresponsable» la decisión sobre la ruta para llevar el metro en superficie hasta el entorno del Hospital Civil, una cuestión que calificó de «vital». Por ello, pidió a la consejera que explique en la Cámara las consecuencias que puede tener la demora municipal en asumir sus responsabilidades.

Por su parte, la portavoz socialista en el Consistorio de la capital, María Gámez, acusó a De la Torre de «olvidar» su responsabilidad respecto al metro de la ciudad, así como el acuerdo alcanzado hace un mes con la presidenta de la Junta de Andalucía, Susana Díaz, en el que se desbloqueaba el futuro del suburbano. Gámez destacó el consenso al que se llegó tras la reunión «y sobre el que no deja de poner trabas», al tiempo que apeló al buen entendimiento institucional para seguir trabajando por el bien común, «dejando a un lado los intereses partidistas».

«Al alcalde parece no importarle que su indecisión está frenando la contratación de cientos de personas que siguen a la espera de trabajar en el metro», puso de relieve. «Si continua divagando se corre el riesgo de que los millones que se han invertido se queden enterrados en esta ciudad para siempre», advirtió, y añadió que están en juego los 70 millones de euros previstos en las cuentas de la Junta.