

El funcionamiento del Metro hasta 2016 costará como poco 150 millones

Es la estimación reconocida por Fomento en una respuesta, aunque siempre que los trenes lleguen a La Malagueta en el año 2015

S. SÁNCHEZ MÁLAGA | ACTUALIZADO 17.07.2013 - 01:00



Paso del Metro por la denominada solución Bustinduy, en las cercanías de la estación de El Perchel.

Que el Metro de Málaga funcione desde finales de este ejercicio hasta el año 2016 va a costar a las arcas de la Junta de Andalucía al menos 150 millones de euros. El dato queda reflejado en una respuesta parlamentaria emitida por la Consejería de Fomento y Vivienda en la que se desglosa de manera pormenorizada el detalle de la inversión que este departamento tiene consignada en el presupuesto regional de 2013 para la provincia de Málaga.

De la cuantía global, que asciende a 98 millones, el ferrocarril urbano acapara el 85%, con 83,9 millones de euros, de ellos 61,1 millones a dar continuidad a la fase de construcción y otros 22,8 millones al pago de la explotación después de que, previsiblemente, entre en funcionamiento de manera parcial en el último trimestre del año.

A este último dato, admitieron fuentes próximas a Fomento, hay que sumar "en el mejor de los casos" otros 138,8 millones de euros sólo en lo que a la explotación se refiere en los años 2014, 2015 y 2016. La alusión a "en el mejor de los casos" es sintomática, por cuanto esas son las estimaciones económicas manejadas por la Agencia de Obra Pública siempre que el Metro sea capaz de alcanzar los hitos de puesta en funcionamiento objeto de acuerdo con la concesionaria.

¿Y qué supone ello? Llegar hasta la estación término prevista en La Malagueta a principios de 2015 y alcanzar la cifra de los 20 millones de viajeros en este punto, masa que crecería hasta los 25 millones si se materializase la continuidad hasta El Palo. Pero estas previsiones están hoy más que en cuestión, puesto que la única opción de hacerlas realidad es que la obra en el tramo pendiente, Guadalmedina-Malagueta, se ejecute en superficie, solución rechazada de plano por el Ayuntamiento de la ciudad.

Incluso en este supuesto, los últimos retrasos en la toma de decisiones (hay que recordar que la consejera de Fomento llegó a decir que licitaría esta parte de la obra a ras de calle antes de que acabase el mes de mayo) condicionan muy

mucho la posibilidad de llegar a la luz del día hasta el entorno de la Plaza de Toros en los primeros meses de 2015.

La fórmula económica manejada por la Agencia de obra Pública se hace añicos en el caso de que la infraestructura a su paso por la Alameda Principal y el Paseo del Parque sólo pueda acometerse bajo tierra, como reclama el alcalde, Francisco de la Torre. En ese caso, tomando como referencia las previsiones parciales de la consejería en la fase de explotación habría que sumar al menos 20 millones de euros más, correspondientes a 10 millones por cada año que se supere la frontera de 2015 sin que el Metro complete su trazado total.

En la parte estrictamente vinculada a la obra, los datos manejados en el documento oficial apuntan que el presupuesto programado para los años 2014-2016 es de 156,1 millones de euros, propuesta económica vinculada claramente a la ejecución del trazado hasta El Palo en superficie. A ello hay que sumar para 2013 otros 61,1, correspondientes a la aportación directa que asume la Junta por algunos de los tajos del Metro, caso de Renfe-Guadalmedina.

La antítesis a la vitalidad que se demuestra en el Metro lo representa la paralización de las actuaciones en materia de carreteras. A excepción de una partida de 4,43 millones de euros para actuaciones de conservación, la Agencia de Obra Pública apenas consigna dinero para avanzar en la redacción de algunos proyectos, dejando aparcadas tres obras al menos hasta el año que viene. La paralización afecta al acondicionamiento de la circunvalación de Ronda, A-374/A-397, de la que quedan pendientes 3,3 millones; la variante Este de Arriate, con 3,3 millones aún por invertir, y la vertiente Coín-Casapalma, con 2,6 millones por ejecutar.

Respecto a esta última intervención, la Junta admite la posibilidad de disponer de un 25% de la cuantía pendiente, lo que se traduce en 0,66 millones de euros para poder reiniciar los trabajos en el segundo semestre de 2013, pudiendo llegar a un nivel de ejecución del 86% y poder terminarla a lo largo del próximo año".

El funcionamiento del Metro hasta 2016 costará como poco 150 millones

Es la estimación reconocida por Fomento en una respuesta, aunque siempre que los trenes lleguen a La Malagueta en el año 2015

S. SÁNCHEZ MÁLAGA | ACTUALIZADO 17.07.2013 - 01:00



Paso del Metro por la denominada solución Bustinduy, en las cercanías de la estación de El Perchel.

Que el Metro de Málaga funcione desde finales de este ejercicio hasta el año 2016 va a costar a las arcas de la Junta de Andalucía al menos 150 millones de euros. El dato queda reflejado en una respuesta parlamentaria emitida por la Consejería de Fomento y Vivienda en la que se desglosa de manera pormenorizada el detalle de la inversión que este departamento tiene consignada en el presupuesto regional de 2013 para la provincia de Málaga.

De la cuantía global, que asciende a 98 millones, el ferrocarril urbano acapara el 85%, con 83,9 millones de euros, de ellos 61,1 millones a dar continuidad a la fase de construcción y otros 22,8 millones al pago de la explotación después de que, previsiblemente, entre en funcionamiento de manera parcial en el último trimestre del año.

A este último dato, admitieron fuentes próximas a Fomento, hay que sumar "en el mejor de los casos" otros 138,8 millones de euros sólo en lo que a la explotación se refiere en los años 2014, 2015 y 2016. La alusión a "en el mejor de los casos" es sintomática, por cuanto esas son las estimaciones económicas manejadas por la Agencia de Obra Pública siempre que el Metro sea capaz de alcanzar los hitos de puesta en funcionamiento objeto de acuerdo con la concesionaria.

¿Y qué supone ello? Llegar hasta la estación término prevista en La Malagueta a principios de 2015 y alcanzar la cifra de los 20 millones de viajeros en este punto, masa que crecería hasta los 25 millones si se materializase la continuidad hasta El Palo. Pero estas previsiones están hoy más que en cuestión, puesto que la única opción de hacerlas realidad es que la obra en el tramo pendiente, Guadalmedina-Malagueta, se ejecute en superficie, solución rechazada de plano por el Ayuntamiento de la ciudad.

Incluso en este supuesto, los últimos retrasos en la toma de decisiones (hay que recordar que la consejera de Fomento llegó a decir que licitaría esta parte de la obra a ras de calle antes de que acabase el mes de mayo) condicionan muy

mucho la posibilidad de llegar a la luz del día hasta el entorno de la Plaza de Toros en los primeros meses de 2015.

La fórmula económica manejada por la Agencia de obra Pública se hace añicos en el caso de que la infraestructura a su paso por la Alameda Principal y el Paseo del Parque sólo pueda acometerse bajo tierra, como reclama el alcalde, Francisco de la Torre. En ese caso, tomando como referencia las previsiones parciales de la consejería en la fase de explotación habría que sumar al menos 20 millones de euros más, correspondientes a 10 millones por cada año que se supere la frontera de 2015 sin que el Metro complete su trazado total.

En la parte estrictamente vinculada a la obra, los datos manejados en el documento oficial apuntan que el presupuesto programado para los años 2014-2016 es de 156,1 millones de euros, propuesta económica vinculada claramente a la ejecución del trazado hasta El Palo en superficie. A ello hay que sumar para 2013 otros 61,1, correspondientes a la aportación directa que asume la Junta por algunos de los tajos del Metro, caso de Renfe-Guadalmedina.

La antítesis a la vitalidad que se demuestra en el Metro lo representa la paralización de las actuaciones en materia de carreteras. A excepción de una partida de 4,43 millones de euros para actuaciones de conservación, la Agencia de Obra Pública apenas consigna dinero para avanzar en la redacción de algunos proyectos, dejando aparcadas tres obras al menos hasta el año que viene. La paralización afecta al acondicionamiento de la circunvalación de Ronda, A-374/A-397, de la que quedan pendientes 3,3 millones; la variante Este de Arriate, con 3,3 millones aún por invertir, y la vertiente Coín-Casapalma, con 2,6 millones por ejecutar.

Respecto a esta última intervención, la Junta admite la posibilidad de disponer de un 25% de la cuantía pendiente, lo que se traduce en 0,66 millones de euros para poder reiniciar los trabajos en el segundo semestre de 2013, pudiendo llegar a un nivel de ejecución del 86% y poder terminarla a lo largo del próximo año".

El funcionamiento del Metro hasta 2016 costará como poco 150 millones

Es la estimación reconocida por Fomento en una respuesta, aunque siempre que los trenes lleguen a La Malagueta en el año 2015

S. SÁNCHEZ MÁLAGA | ACTUALIZADO 17.07.2013 - 01:00



Paso del Metro por la denominada solución Bustinduy, en las cercanías de la estación de El Perchel.

Que el Metro de Málaga funcione desde finales de este ejercicio hasta el año 2016 va a costar a las arcas de la Junta de Andalucía al menos 150 millones de euros. El dato queda reflejado en una respuesta parlamentaria emitida por la Consejería de Fomento y Vivienda en la que se desglosa de manera pormenorizada el detalle de la inversión que este departamento tiene consignada en el presupuesto regional de 2013 para la provincia de Málaga.

De la cuantía global, que asciende a 98 millones, el ferrocarril urbano acapara el 85%, con 83,9 millones de euros, de ellos 61,1 millones a dar continuidad a la fase de construcción y otros 22,8 millones al pago de la explotación después de que, previsiblemente, entre en funcionamiento de manera parcial en el último trimestre del año.

A este último dato, admitieron fuentes próximas a Fomento, hay que sumar "en el mejor de los casos" otros 138,8 millones de euros sólo en lo que a la explotación se refiere en los años 2014, 2015 y 2016. La alusión a "en el mejor de los casos" es sintomática, por cuanto esas son las estimaciones económicas manejadas por la Agencia de Obra Pública siempre que el Metro sea capaz de alcanzar los hitos de puesta en funcionamiento objeto de acuerdo con la concesionaria.

¿Y qué supone ello? Llegar hasta la estación término prevista en La Malagueta a principios de 2015 y alcanzar la cifra de los 20 millones de viajeros en este punto, masa que crecería hasta los 25 millones si se materializase la continuidad hasta El Palo. Pero estas previsiones están hoy más que en cuestión, puesto que la única opción de hacerlas realidad es que la obra en el tramo pendiente, Guadalmedina-Malagueta, se ejecute en superficie, solución rechazada de plano por el Ayuntamiento de la ciudad.

Incluso en este supuesto, los últimos retrasos en la toma de decisiones (hay que recordar que la consejera de Fomento llegó a decir que licitaría esta parte de la obra a ras de calle antes de que acabase el mes de mayo) condicionan muy

mucho la posibilidad de llegar a la luz del día hasta el entorno de la Plaza de Toros en los primeros meses de 2015.

La fórmula económica manejada por la Agencia de obra Pública se hace añicos en el caso de que la infraestructura a su paso por la Alameda Principal y el Paseo del Parque sólo pueda acometerse bajo tierra, como reclama el alcalde, Francisco de la Torre. En ese caso, tomando como referencia las previsiones parciales de la consejería en la fase de explotación habría que sumar al menos 20 millones de euros más, correspondientes a 10 millones por cada año que se supere la frontera de 2015 sin que el Metro complete su trazado total.

En la parte estrictamente vinculada a la obra, los datos manejados en el documento oficial apuntan que el presupuesto programado para los años 2014-2016 es de 156,1 millones de euros, propuesta económica vinculada claramente a la ejecución del trazado hasta El Palo en superficie. A ello hay que sumar para 2013 otros 61,1, correspondientes a la aportación directa que asume la Junta por algunos de los tajos del Metro, caso de Renfe-Guadalmedina.

La antítesis a la vitalidad que se demuestra en el Metro lo representa la paralización de las actuaciones en materia de carreteras. A excepción de una partida de 4,43 millones de euros para actuaciones de conservación, la Agencia de Obra Pública apenas consigna dinero para avanzar en la redacción de algunos proyectos, dejando aparcadas tres obras al menos hasta el año que viene. La paralización afecta al acondicionamiento de la circunvalación de Ronda, A-374/A-397, de la que quedan pendientes 3,3 millones; la variante Este de Arriate, con 3,3 millones aún por invertir, y la vertiente Coín-Casapalma, con 2,6 millones por ejecutar.

Respecto a esta última intervención, la Junta admite la posibilidad de disponer de un 25% de la cuantía pendiente, lo que se traduce en 0,66 millones de euros para poder reiniciar los trabajos en el segundo semestre de 2013, pudiendo llegar a un nivel de ejecución del 86% y poder terminarla a lo largo del próximo año".

El funcionamiento del Metro hasta 2016 costará como poco 150 millones

Es la estimación reconocida por Fomento en una respuesta, aunque siempre que los trenes lleguen a La Malagueta en el año 2015

S. SÁNCHEZ MÁLAGA | ACTUALIZADO 17.07.2013 - 01:00



Paso del Metro por la denominada solución Bustinduy, en las cercanías de la estación de El Perchel.

Que el Metro de Málaga funcione desde finales de este ejercicio hasta el año 2016 va a costar a las arcas de la Junta de Andalucía al menos 150 millones de euros. El dato queda reflejado en una respuesta parlamentaria emitida por la Consejería de Fomento y Vivienda en la que se desglosa de manera pormenorizada el detalle de la inversión que este departamento tiene consignada en el presupuesto regional de 2013 para la provincia de Málaga.

De la cuantía global, que asciende a 98 millones, el ferrocarril urbano acapara el 85%, con 83,9 millones de euros, de ellos 61,1 millones a dar continuidad a la fase de construcción y otros 22,8 millones al pago de la explotación después de que, previsiblemente, entre en funcionamiento de manera parcial en el último trimestre del año.

A este último dato, admitieron fuentes próximas a Fomento, hay que sumar "en el mejor de los casos" otros 138,8 millones de euros sólo en lo que a la explotación se refiere en los años 2014, 2015 y 2016. La alusión a "en el mejor de los casos" es sintomática, por cuanto esas son las estimaciones económicas manejadas por la Agencia de Obra Pública siempre que el Metro sea capaz de alcanzar los hitos de puesta en funcionamiento objeto de acuerdo con la concesionaria.

¿Y qué supone ello? Llegar hasta la estación término prevista en La Malagueta a principios de 2015 y alcanzar la cifra de los 20 millones de viajeros en este punto, masa que crecería hasta los 25 millones si se materializase la continuidad hasta El Palo. Pero estas previsiones están hoy más que en cuestión, puesto que la única opción de hacerlas realidad es que la obra en el tramo pendiente, Guadalmedina-Malagueta, se ejecute en superficie, solución rechazada de plano por el Ayuntamiento de la ciudad.

Incluso en este supuesto, los últimos retrasos en la toma de decisiones (hay que recordar que la consejera de Fomento llegó a decir que licitaría esta parte de la obra a ras de calle antes de que acabase el mes de mayo) condicionan muy

mucho la posibilidad de llegar a la luz del día hasta el entorno de la Plaza de Toros en los primeros meses de 2015.

La fórmula económica manejada por la Agencia de obra Pública se hace añicos en el caso de que la infraestructura a su paso por la Alameda Principal y el Paseo del Parque sólo pueda acometerse bajo tierra, como reclama el alcalde, Francisco de la Torre. En ese caso, tomando como referencia las previsiones parciales de la consejería en la fase de explotación habría que sumar al menos 20 millones de euros más, correspondientes a 10 millones por cada año que se supere la frontera de 2015 sin que el Metro complete su trazado total.

En la parte estrictamente vinculada a la obra, los datos manejados en el documento oficial apuntan que el presupuesto programado para los años 2014-2016 es de 156,1 millones de euros, propuesta económica vinculada claramente a la ejecución del trazado hasta El Palo en superficie. A ello hay que sumar para 2013 otros 61,1, correspondientes a la aportación directa que asume la Junta por algunos de los tajos del Metro, caso de Renfe-Guadalmedina.

La antítesis a la vitalidad que se demuestra en el Metro lo representa la paralización de las actuaciones en materia de carreteras. A excepción de una partida de 4,43 millones de euros para actuaciones de conservación, la Agencia de Obra Pública apenas consigna dinero para avanzar en la redacción de algunos proyectos, dejando aparcadas tres obras al menos hasta el año que viene. La paralización afecta al acondicionamiento de la circunvalación de Ronda, A-374/A-397, de la que quedan pendientes 3,3 millones; la variante Este de Arriate, con 3,3 millones aún por invertir, y la vertiente Coín-Casapalma, con 2,6 millones por ejecutar.

Respecto a esta última intervención, la Junta admite la posibilidad de disponer de un 25% de la cuantía pendiente, lo que se traduce en 0,66 millones de euros para poder reiniciar los trabajos en el segundo semestre de 2013, pudiendo llegar a un nivel de ejecución del 86% y poder terminarla a lo largo del próximo año".

El funcionamiento del Metro hasta 2016 costará como poco 150 millones

Es la estimación reconocida por Fomento en una respuesta, aunque siempre que los trenes lleguen a La Malagueta en el año 2015

S. SÁNCHEZ MÁLAGA | ACTUALIZADO 17.07.2013 - 01:00



Paso del Metro por la denominada solución Bustinduy, en las cercanías de la estación de El Perchel.

Que el Metro de Málaga funcione desde finales de este ejercicio hasta el año 2016 va a costar a las arcas de la Junta de Andalucía al menos 150 millones de euros. El dato queda reflejado en una respuesta parlamentaria emitida por la Consejería de Fomento y Vivienda en la que se desglosa de manera pormenorizada el detalle de la inversión que este departamento tiene consignada en el presupuesto regional de 2013 para la provincia de Málaga.

De la cuantía global, que asciende a 98 millones, el ferrocarril urbano acapara el 85%, con 83,9 millones de euros, de ellos 61,1 millones a dar continuidad a la fase de construcción y otros 22,8 millones al pago de la explotación después de que, previsiblemente, entre en funcionamiento de manera parcial en el último trimestre del año.

A este último dato, admitieron fuentes próximas a Fomento, hay que sumar "en el mejor de los casos" otros 138,8 millones de euros sólo en lo que a la explotación se refiere en los años 2014, 2015 y 2016. La alusión a "en el mejor de los casos" es sintomática, por cuanto esas son las estimaciones económicas manejadas por la Agencia de Obra Pública siempre que el Metro sea capaz de alcanzar los hitos de puesta en funcionamiento objeto de acuerdo con la concesionaria.

¿Y qué supone ello? Llegar hasta la estación término prevista en La Malagueta a principios de 2015 y alcanzar la cifra de los 20 millones de viajeros en este punto, masa que crecería hasta los 25 millones si se materializase la continuidad hasta El Palo. Pero estas previsiones están hoy más que en cuestión, puesto que la única opción de hacerlas realidad es que la obra en el tramo pendiente, Guadalmedina-Malagueta, se ejecute en superficie, solución rechazada de plano por el Ayuntamiento de la ciudad.

Incluso en este supuesto, los últimos retrasos en la toma de decisiones (hay que recordar que la consejera de Fomento llegó a decir que licitaría esta parte de la obra a ras de calle antes de que acabase el mes de mayo) condicionan muy

mucho la posibilidad de llegar a la luz del día hasta el entorno de la Plaza de Toros en los primeros meses de 2015.

La fórmula económica manejada por la Agencia de obra Pública se hace añicos en el caso de que la infraestructura a su paso por la Alameda Principal y el Paseo del Parque sólo pueda acometerse bajo tierra, como reclama el alcalde, Francisco de la Torre. En ese caso, tomando como referencia las previsiones parciales de la consejería en la fase de explotación habría que sumar al menos 20 millones de euros más, correspondientes a 10 millones por cada año que se supere la frontera de 2015 sin que el Metro complete su trazado total.

En la parte estrictamente vinculada a la obra, los datos manejados en el documento oficial apuntan que el presupuesto programado para los años 2014-2016 es de 156,1 millones de euros, propuesta económica vinculada claramente a la ejecución del trazado hasta El Palo en superficie. A ello hay que sumar para 2013 otros 61,1, correspondientes a la aportación directa que asume la Junta por algunos de los tajos del Metro, caso de Renfe-Guadalmedina.

La antítesis a la vitalidad que se demuestra en el Metro lo representa la paralización de las actuaciones en materia de carreteras. A excepción de una partida de 4,43 millones de euros para actuaciones de conservación, la Agencia de Obra Pública apenas consigna dinero para avanzar en la redacción de algunos proyectos, dejando aparcadas tres obras al menos hasta el año que viene. La paralización afecta al acondicionamiento de la circunvalación de Ronda, A-374/A-397, de la que quedan pendientes 3,3 millones; la variante Este de Arriate, con 3,3 millones aún por invertir, y la vertiente Coín-Casapalma, con 2,6 millones por ejecutar.

Respecto a esta última intervención, la Junta admite la posibilidad de disponer de un 25% de la cuantía pendiente, lo que se traduce en 0,66 millones de euros para poder reiniciar los trabajos en el segundo semestre de 2013, pudiendo llegar a un nivel de ejecución del 86% y poder terminarla a lo largo del próximo año".

El funcionamiento del Metro hasta 2016 costará como poco 150 millones

Es la estimación reconocida por Fomento en una respuesta, aunque siempre que los trenes lleguen a La Malagueta en el año 2015

S. SÁNCHEZ MÁLAGA | ACTUALIZADO 17.07.2013 - 01:00



Paso del Metro por la denominada solución Bustinduy, en las cercanías de la estación de El Perchel.

Que el Metro de Málaga funcione desde finales de este ejercicio hasta el año 2016 va a costar a las arcas de la Junta de Andalucía al menos 150 millones de euros. El dato queda reflejado en una respuesta parlamentaria emitida por la Consejería de Fomento y Vivienda en la que se desglosa de manera pormenorizada el detalle de la inversión que este departamento tiene consignada en el presupuesto regional de 2013 para la provincia de Málaga.

De la cuantía global, que asciende a 98 millones, el ferrocarril urbano acapara el 85%, con 83,9 millones de euros, de ellos 61,1 millones a dar continuidad a la fase de construcción y otros 22,8 millones al pago de la explotación después de que, previsiblemente, entre en funcionamiento de manera parcial en el último trimestre del año.

A este último dato, admitieron fuentes próximas a Fomento, hay que sumar "en el mejor de los casos" otros 138,8 millones de euros sólo en lo que a la explotación se refiere en los años 2014, 2015 y 2016. La alusión a "en el mejor de los casos" es sintomática, por cuanto esas son las estimaciones económicas manejadas por la Agencia de Obra Pública siempre que el Metro sea capaz de alcanzar los hitos de puesta en funcionamiento objeto de acuerdo con la concesionaria.

¿Y qué supone ello? Llegar hasta la estación término prevista en La Malagueta a principios de 2015 y alcanzar la cifra de los 20 millones de viajeros en este punto, masa que crecería hasta los 25 millones si se materializase la continuidad hasta El Palo. Pero estas previsiones están hoy más que en cuestión, puesto que la única opción de hacerlas realidad es que la obra en el tramo pendiente, Guadalmedina-Malagueta, se ejecute en superficie, solución rechazada de plano por el Ayuntamiento de la ciudad.

Incluso en este supuesto, los últimos retrasos en la toma de decisiones (hay que recordar que la consejera de Fomento llegó a decir que licitaría esta parte de la obra a ras de calle antes de que acabase el mes de mayo) condicionan muy

mucho la posibilidad de llegar a la luz del día hasta el entorno de la Plaza de Toros en los primeros meses de 2015.

La fórmula económica manejada por la Agencia de obra Pública se hace añicos en el caso de que la infraestructura a su paso por la Alameda Principal y el Paseo del Parque sólo pueda acometerse bajo tierra, como reclama el alcalde, Francisco de la Torre. En ese caso, tomando como referencia las previsiones parciales de la consejería en la fase de explotación habría que sumar al menos 20 millones de euros más, correspondientes a 10 millones por cada año que se supere la frontera de 2015 sin que el Metro complete su trazado total.

En la parte estrictamente vinculada a la obra, los datos manejados en el documento oficial apuntan que el presupuesto programado para los años 2014-2016 es de 156,1 millones de euros, propuesta económica vinculada claramente a la ejecución del trazado hasta El Palo en superficie. A ello hay que sumar para 2013 otros 61,1, correspondientes a la aportación directa que asume la Junta por algunos de los tajos del Metro, caso de Renfe-Guadalmedina.

La antítesis a la vitalidad que se demuestra en el Metro lo representa la paralización de las actuaciones en materia de carreteras. A excepción de una partida de 4,43 millones de euros para actuaciones de conservación, la Agencia de Obra Pública apenas consigna dinero para avanzar en la redacción de algunos proyectos, dejando aparcadas tres obras al menos hasta el año que viene. La paralización afecta al acondicionamiento de la circunvalación de Ronda, A-374/A-397, de la que quedan pendientes 3,3 millones; la variante Este de Arriate, con 3,3 millones aún por invertir, y la vertiente Coín-Casapalma, con 2,6 millones por ejecutar.

Respecto a esta última intervención, la Junta admite la posibilidad de disponer de un 25% de la cuantía pendiente, lo que se traduce en 0,66 millones de euros para poder reiniciar los trabajos en el segundo semestre de 2013, pudiendo llegar a un nivel de ejecución del 86% y poder terminarla a lo largo del próximo año".