SUR
MALAGA

19/11/13

Prensa: Diaria
Tirada: 28.400 Ejemplares
Difusión: 23.481 Ejemplares

Cód: 76332462

Página: 2

Sección: LOCAL Valor: 4.061,00 € Área (cm2): 647,3 Ocupación: 73,72 % Documento: 1/1 Autor: FRANCISCO Núm. Lectores: 146000

El metro no contratará al personal hasta que no lleguen los 46 millones de la UE



FRANCISCO JIMÉNEZ
pjimenez@diariosur.es

La Junta trabaja «a marchas forzadas» para remitir al Banco Europeo de Inversiones toda la documentación que exige para liberar el dinero

MÁLAGA. La paz institucional que la semana pasada escenificaron Ayuntamiento y Junta de Andalucía despejó definitivamente el futuro del metro de Málaga, pero una cosa es que su financiación esté encarrilada y otra bien distinta que la entrada en servicio del suburbano vaya a ser inminente. Pese a que las obras están prácticamente listas, nadie en la Consejería de Fomento se atreve a ponerle fecha al viaje inaugural ya que todos los pasos que se den a partir de ahora están supeditados a que el Banco Europeo de Inversiones, que financia las obras, libere los 46 millones de euros que tenía bloqueados a la espera de un acuerdo político que garantizara la continuidad de los tajos hasta la Alameda y la llegada al hospital Civil.

La realidad a día de hoy es que, pese al fin del conflicto político, la sociedad concesionaria Metro Málaga no está dispuesta a poner un solo euro más sobre la mesa hasta que se ejecute la última disposición de crédito, unos fondos que le permitirían rematar los flecos técnicos que quedan pendientes y contratar al personal necesario para la puesta en marcha de las líneas 1 (Teatinos) y 2 (Carretera de Cádiz) hasta el intercambiador del Perchel ubicado junto a la estación María Zambrano. Se trata de 63 operadores de línea (conductores de trenes y supervisores de las estaciones), 20 técnicos de operaciones (coordinadores de tráfico que trabajarán desde el puesto de mando central) y otros doce empleados para labores administrativas y de atención al cliente. Los 95 aspirantes hace meses que fueron seleccionados, pero siguen sin firmar el contrato. Cuando por fin lo hagan, necesitarán un periodo formación sobre el terreno que durará unos dos meses, a la que seguirá otro mes para las denominadas 'pruebas en blanco' del metro (un servicio real, pero sin pasajeros). De este modo, y en el mejor de los casos, el suburbano no empezará a rodar hasta la primavera de 2014, suponiendo que el BEI abra el grifo a comienzos de año.

¿Y será así? Ése es al menos el calendario que de puertas para dentro manejan en la Consejería de Fomento, donde los técnicos están trabajando «contra el reloj y a marchas forzadas» en la elaboración y recopilación de toda la documentación que exige la entidad financiera en la que se acredite y justifique la modificación del proyecto. Un expediente en el que el «elemento fundamental» será el protocolo de intenciones suscrito hace una semana en virtud del cual el Ayuntamiento acepta que el metro se prolongue hasta el Civil en superficie por Eugenio Gross a cambio de que la Consejería de Fomento le exima de pagar los 32 millones que le reclamaba por las obras ya realizadas.

Justificar la nueva realidad

En ese informe, la Junta también deberá remitir los nuevos parámetros que conlleva que en lugar de llegar a La Malagueta como estaba previsto en el contrato de concesión firmado en 2004, el metro acabe en Atarazanas y continúe desde El Corte Inglés hacia el norte. Una solución que implica una inversión de 130 millones de euros menos, un aumento de la demanda estimada de viajeros hasta los 21,5 millones anuales, una reducción de los plazos de obras e incluso una variación de los costes de explotación. Fuentes del Ejecutivo andaluz aseguran que si hubiera que partir de cero todo este procedimiento se comería unos seis meses, aunque dado que los trámites «están muy avanzados» la intención es que el soporte documental pueda estar en poder del BEI en unos dos meses.

Por suerte, de lo que no depende la liberación de esos 46 millones es de que Junta y Ayuntamiento pongan negro sobre blanco todos los detalles del acuerdo alcanzado la semana pasada, entre ellos definir cuál será la aportación municipal en el futuro canon de explotación. El primer capítulo tendrá lugar el jueves en una comisión técnica con el objetivo de ir avanzando puesto que la adenda al convenio del metro de abril de 2003 debe estar firmada antes de su entrada en servicio.

El Ayuntamiento descarta la supresión de líneas de la EMT

Se acercarán paradas a las estaciones del metro y se modificarán algunos recorridos para mejorar las conexiones, pero en ningún caso contemplan en la EMT la posibilidad de suprimir líneas cuando entre en servicio el suburbano. Ni cuando lo haga de forma parcial hasta Vialia ni cuando en el futuro llegue al Centro y al entorno del hospital Civil. «No tenemos la más mínima intención de eliminar líneas porque a lo que aspiramos es a la creación de una red de transporte público en la que el metro, los autobuses de la EMT, los del Consorcio de Transportes e incluso el sistema de alquiler de bicis le coman terreno al coche privado», afirmó ayer el concejal de Movilidad, Raúl López, quien quiso dejar claro que el objetivo es «potenciar la intermodalidad» de forma que el metro y los autobuses urbanos «coexistan para robarle al coche todos los desplazamientos de una sola tarea que ahora realizan los malagueños en su vehículo privado». En este sentido, el edil también puntualizó que entre las estaciones del metro hay paradas intermedias de la EMT en zonas que se quedarían sin servicio si fueran eliminadas.



Malagueños que participaron en la jornada de puertas abiertas celebrada el domingo. :: CARLOS MORET