

El desencuentro del metro

FELIPE LÓPEZ

CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

Un proyecto de ciudad sin vuelta a atrás

No es una infraestructura impuesta, sino la consecuencia de un acuerdo libremente adoptado



La entrada en servicio del metro el 30 de julio de 2014 permitió a Málaga ingresar en la red de ciudades con un sistema de transporte moderno que combina las excelencias de servicio, capacidad, rapidez y puntualidad con los valores de la accesibilidad, integración urbana y mejora en la calidad ambiental que definen a la movilidad sostenible. Estos factores contribuyen al cambio de paradigma de crecimiento económico que exigen los retos medioambientales, energéticos y de preservación del entorno y la salud, asumidos por el conjunto de las instituciones y gobiernos. En definitiva, propiciar un modelo de transporte que genere unos niveles de calidad y bienestar sostenible en el tiempo y sostenible para el conjunto del planeta y las sucesivas generaciones. Hablamos, por tanto, de un proyecto ambicioso de ciudad y de planificación urbana más allá de la construcción de una infraestructura de gran magnitud y complejidad. Los primeros resultados de la explotación de las líneas 1 y 2 hasta El Perchel-María Zambrano, en términos de rendimiento social y de cumplimiento de previsiones, nos permiten encarar la recta final de la culminación de la red con un estímulo importante. La ciudadanía, a las primeras de cambio, ha hecho suyo el metro y lo ha integrado como medio de transporte cotidiano.

En consecuencia, la Junta de Andalucía tiene la firme voluntad y compromiso de culminar la red, con su llegada a la Avenida de Andalucía, antesala del centro, Alameda Principal y el distrito norte, conectando así las cuatro zonas más densamente pobladas de la capital y Teatinos, donde se localizan los principales servicios y equipamientos de interés general, como Universidad, Ciudad de la Justicia u Hospital Clínico. Esta fase final del proyecto es imprescindible para poder conjugar la utilidad y funcionalidad prevista en el diseño de toda la red, ya que permite dar cobertura a más de 216.000 habitantes, con una estimación de demanda anual de 20,7 millones de viajeros. Además de

atenderla, se dará cumplimiento a los compromisos asumidos entre las dos instituciones que comparten esta actuación desde su gestación, el Gobierno andaluz y el Ayuntamiento de Málaga, con el respaldo de los agentes económicos y financieros involucrados.

Es un proyecto común y compartido, no una infraestructura impuesta sino la consecuencia de un acuerdo libremente adoptado. El protocolo del 11 de noviembre de 2013 entre la Junta y el Ayuntamiento nos situó en un escenario de estabilidad institucional y económica para terminarlo, sorteando las dificultades presupuestarias y financieras del ciclo económico de estos últimos años. Una configuración final de la red que atendía al interés general, con la cobertura del centro histórico, comercial y turístico de la capital, así como del distrito Bailén-Miraflores, el cuarto más densamente poblado con cerca de 62.000 habitantes y con un equipamiento de primer orden, como el Hospital Civil-Materno. Conviene recordar que las principales prolongaciones de las redes de Metro de Madrid o Barcelona han buscado siempre conectar con centros sanitarios, pues combinan una afluencia masiva e intensa, en todas las franjas horarias y los 365 días del año. Aproximadamente 5,69 millones de personas acuden al año al Civil y Materno, entre el personal sanitario y los usuarios de ambos centros.

Además, la implantación del metro en superficie por el eje de las calles Santa Elena, Eugenio Gross y Blas de Lezo constituye una oportunidad para hacer más habitable un eje saturado con 23.000 vehículos/día, un tránsito más propio de travesía o autovía, que urbano.

Con estas condiciones, y el soporte técnico de los estudios de demanda y de equilibrio económico-financiero, se cerraba un círculo que daba viabilidad socio-económica al proyecto, y que garantizaba el retorno pleno de la inversión en términos de servicio público, así como en el ámbito de los recursos económicos

y financieros requeridos. Este camino nos ha conducido a la planificación final de proyecto básico de la prolongación al Civil, con su tramitación de información pública y ambiental, plan de movilidad y conclusión del proyecto constructivo, así como la actual campaña para dar a conocer la actuación y sus múltiples beneficios. La actuación no puede ser ahora objeto de replanteamientos, dudas o cuestionamientos extemporáneos que siembran incertidumbres y desconfianzas sobre un proyecto vital para la ciudad. La Consejería ha compartido con el Ayuntamiento, a través de los cauces técnicos y de cooperación establecidos, las alternativas, avances y estudios de movilidad, al objeto de conseguir la máxima confluencia con los criterios técnicos del consistorio.

Desandar, ahora, este camino sin fundamentos sólidos no sólo desatiende el objetivo compartido por ambas administraciones de dotar a Málaga de un potente sistema de transporte, sino que penaliza y pone en jaque la futura rentabilidad social y económica del proyecto, así como el cumplimiento de las obligaciones asumidas frente a terceros para la financiación de esta inversión, de casi 800 millones. Y, de cara al futuro, puede poner en cuestión la imagen, credibilidad y proyección de Málaga y su entorno, con una marca tan potente como la Costa del Sol, con vistas a atraer en un futuras inversiones y proyectos que contribuyan al desarrollo y a la generación de empleo.

Se impone, por tanto, la responsabilidad y la racionalidad en aras de fortalecer una cooperación institucional constructiva y leal, basada en el diálogo y en el cumplimiento de lo pactado, que propicie rentabilizar la principal inversión pública para Málaga en décadas y una oportunidad histórica para un cambio en el modelo de movilidad que mejorará la calidad ambiental y el bienestar ciudadano. Objetivos e intereses tan valiosos que deben de estar por encima de cualquier discrepancia.

FRANCISCO DE LA TORRE

ALCALDE DE MÁLAGA

Metro, ¿un proyecto compartido?

El consejero esquivo antecedentes, actas y hemerotecas cuando afirma que es «un proyecto compartido»



Escuché atentamente al consejero de Fomento, Felipe López, en el desayuno informativo que organizó SUR el día 19. Tengo buena opinión sobre él, aunque creo que sus consideraciones sobre el metro son erróneas, probablemente por falta de perspectiva histórica. Este proyecto, que de compartido ha tenido poco, no viene de 2013. El metro de Málaga parte de un convenio que firmé el 15 de abril de 2003 con el entonces presidente de la Junta, Manuel Chaves. Felipe López, veterano como yo, hereda las gestiones de Concepción Gutiérrez (PSOE), Luis García (PSOE) por dos veces, Mar Moreno (PSOE), Rosa Aguilar (PSOE, antes IU), Josefina Cruz (PSOE) y Elena Cortés (IU).

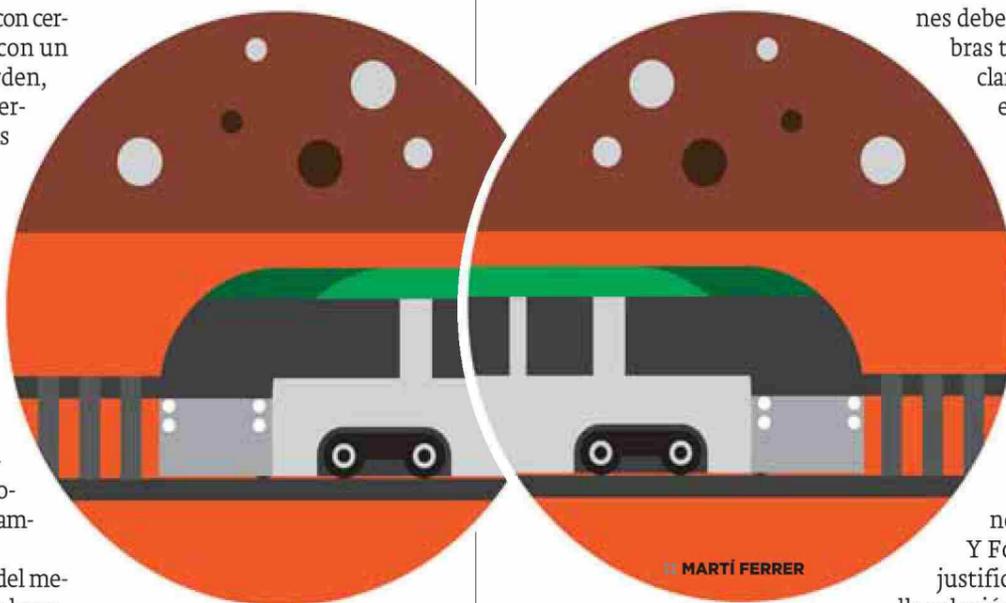
laga), no fue sincera en las escasas comisiones de seguimiento y no contó con la EMT. En definitiva, nos ninguneó y se apropió del proyecto. Los técnicos municipales sabían del metro lo que publicaba el BOJA. La Consejería sólo conjugó el verbo compartir cuando llegaron los problemas, las facturas abultadas, las consecuencias de sus imposiciones. Lamentablemente, la historia del metro es la de la opacidad y la deslealtad: en 2003, Javier Berlanga, entonces concejal de Movilidad, tuvo que recoger en carretilla miles de folios del proyecto "compartido".

El 27 de septiembre de 2013 recibí a la presidenta Díaz y, efectivamente, acordamos (tras el fallido intento de Cortés de sacar a la superficie el metro por la Alameda Principal) la alternativa al Hospital Civil condicionada al acuerdo con los vecinos de Bailén-Miraflores, a quienes debemos escuchar. Sus palabras textuales ese día fueron

claras: «Es fundamental que en el nuevo trazado haya consenso vecinal, que los ciudadanos de esa zona se sientan implicados en el proyecto que la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento quieren llevar a cabo allí y sea un trazado útil, rentable y que responda a las demandas y necesidades de esa zona». Como es sabido, no hay consenso vecinal.

Y Fomento no es capaz de justificar la demanda de aquella solución (el pasado martes, técnicos municipales lo explicaron con argumentos y cifras).

Con el protocolo del 11 de noviembre de 2013, el Ayuntamiento atendió la llamada de auxilio de la Junta para resolver sus problemas de financiación (antes tuvo que devolver al BEI 180 millones del préstamo para el abandonado AVE Antequera-Sevilla, en el que se han despilfarrado 280 millones) y garantizar la puesta en servicio parcial del metro. Si aquella noche yo hubiera sabido que se nos iba a seguir engañando, no habría firmado.



MARTÍ FERRER

El consejero esquivo antecedentes, actas y hemerotecas cuando afirma que el metro es «un proyecto compartido». Desde 2003 hasta 2013 nunca lo fue. La Junta no hizo partícipe al Ayuntamiento de sus decisiones unilaterales (que incrementaron los costes de 363 millones de euros hasta los 794 previstos sin alcanzar La Malagueta), no nos informó sobre ninguno de los importantes cambios (rescates de tramos, ampliación de la concesión, ventajas para otros municipios negadas a Má-

La prolongación del metro hasta el Civil enfrenta a Ayuntamiento y Junta, las dos administraciones impulsoras. Alcalde y consejero argumentan su desencuentro.

Acordamos que se cerraría una adenda al convenio de 2003 antes de la puesta en servicio, que se produjo el 30 de julio de 2014. Tras más de un año y medio esperando, la Junta dice ahora que no habrá adenda hasta tener trazado.

Queremos una explicación sobre la modificación sustancial del contrato de 2014, sin contar con el Ayuntamiento otra vez. Seguimos esperando documentos básicos: compromisos del concesionario en base a su oferta original para garantizar el empleo público de la EMT, informes jurídicos que avalen la explotación de la línea hacia el Norte sin concurso público y sin modificación del PGOU. Toda esta información fue solicitada por enésima vez en la última comisión de seguimiento, el pasado 9 de septiembre estando presente el consejero (hay acta), quien se comprometió por escrito en noviembre a responder sobre la adenda en dos semanas.

Muchos malagueños no saben o no recuerdan que la Cámara de Cuentas y el Consejo Consultivo emitieron informes desfavorables por los vaivenes del metro de Málaga; que la Consejería ha gastado 700.000 euros en un proyecto cons-

tructivo de metro al PTA del que no nos dan copia, pero sí nos pasan factura; que la concesionaria cerró 2014 con casi 20 millones de beneficio (para el PSOE, en su maniqueísmo, los beneficios de los privados del metro son magníficos mientras demoniza los de Limasa incluso tras renunciar a ellos sus socios); que la tarifa técnica (coste real) supera los 4,2 euros/viajero cuando la cifra inicial era 1,94; que a Sevilla se le compensaron las aportaciones con obras en un convenio que conocimos cuando el PP accedió a la Alcaldía; que no hay noticia de que ningún municipio andaluz haya pagado por inversión ni explotación mientras se nos amenaza con retener nuestra participación en los ingresos del Estado...

El consejero sí lo sabe y su equipo lo recuerda. "Compartir" requiere hechos, no palabras. Si el metro es "un proyecto de ciudad" más allá del eslogan, retomemos el diálogo a partir de la adenda con responsabilidad y desde la defensa de los intereses de los vecinos. No aspiramos a un cambio de cromos como afirmó López; lo que queremos, precisamente, es que se deje de jugar con este proyecto vital para el futuro de Málaga.

El juez decano defiende el trabajo de sus compañeros, que «se matan a trabajar»

José María Páez carga contra el informe del Colegio de Abogados en el que se afirma que la mayoría de los juzgados de la capital no señalan vistas dos meses al año

:: ÁLVARO FRÍAS

MÁLAGA. El juez decano de Málaga, José María Páez, ha tomado la palabra para defender el trabajo de sus compañeros, después de que desde el Colegio de Abogados se asegurase que la mayoría de los juzgados de la capital no señalan vistas durante dos meses al año -además del de agosto, que es inhábil- y de que el Defensor del Pueblo se haya hecho eco de esta denuncia. Páez insistió ayer en que los magistrados «se matan a trabajar» y celebran unas 50.000 vistas al año.

En concreto, se refirió al informe de los letrados donde se recoge que el número de señalamientos de juicios en la capital baja de forma considerable los viernes, la semana blanca, los días laborables de Semana Santa, los anteriores y

posteriores al mes de agosto y las fiestas de navidad. El juez lo calificó de «poco riguroso», ya que la única fuente utilizada es la reserva de salas de vistas y que en ningún momento se le ha solicitado por parte de los letrados ningún dato para su elaboración.

Páez, quien destacó el importante esfuerzo que realiza el colectivo al que representa, explicó que la labor de un juez no se limita a la celebración de juicios, ya que realiza otras muchas tareas como por ejemplo dictar sentencias o tomar declaraciones. No obstante, asegura que los magistrados celebran juicios entre dos y tres veces por semana y, algunos, hasta cuatro.

En cuanto a los periodos a los que se refiere el informe, como los días laborables de Semana Santa o los anteriores y posteriores al mes

de agosto, el juez indicó que carece de lógica señalar juicios cuando la plantilla ya no está completa y el número de efectivos se ve mermado, como los funcionarios que son de fuera y aprovechan para ir a ver a su familia.

Respecto a los viernes, el magistrado justificó que los juzgados celebran menos de cinco días de juicios a la semana, «como es el caso en todo el país», ya que es imposible hacerlo todos los días. Así, al seleccionar la jornada en la que no va a haber vistas, el viernes es «especialmente apropiado», aunque no obligatorio, porque es el último hábil de la semana. «Esto no significa que la semana acabe un jueves, sino que dedican la jornada a otros cometidos», apuntó.

Por su parte, el decano de los abogados, Francisco Javier Lara, defendió el informe y asegura que está basado en datos objetivos. Manifestó que la intención de este estudio no es la de dar la impresión de que los jueces trabajan poco sino conseguir que se creen unas normas de funcionamiento de los juzgados y que se vele por su cumplimiento.

Recuerda que los magistrados celebran unas 50.000 vistas al año



COMPRA ONLINE.

TE LO ACERCAMOS EN 2 HORAS.

NUEVO SERVICIO

CLICK & EXPRESS 2 HORAS

Compra online más de 100.000 artículos y recíbelos en dos horas.

LO QUE QUIERES. CUANDO QUIERAS. SOLO EN EL CORTE INGLÉS.

Consulta condiciones en elcorteingles.es



El Corte Inglés