

Argumentario  
Solución al Metro de Málaga

**Viabile, sostenible, eficiente.**



izquierda **unida** los verdes  
convocatoria por andalucía

## La propuesta de la Consejería de Fomento y Vivienda soluciona el problema del Metro de Málaga

Se imponen las tesis de IU:

- **Viabilidad.**
- **Sostenibilidad.**
- **Uso eficiente de recursos públicos.**
- **Evitar riesgos técnicos, económicos y arqueológicos.**

En función de ello:

El metro de Málaga **no será una hipoteca** gracias a IU: **del metro de la inviabilidad, pasamos al metro de la viabilidad.**

- **Ahorramos casi 500 millones y damos mejor servicio para más gente.**
- **Con 130 millones de euros menos y plazos más cortos se alcanzarán a 2,5 millones de viajeros más.**
- **Evitamos indemnizaciones de hasta 300 millones.**
- **El metro en superficie se abre paso, en línea con el modelo defendido por IU: de 1,8 kilómetros de metro soterrado hasta el centro según el proyecto inicial se pasa a sólo 300 metros soterrados hasta el centro y 2 kilómetros en superficie por la zona norte (Ciudad Jardín).**
- **El metro llegará antes y mejor a más gente.**
- **La obra continuará generando actividad y empleo.**

Argumentario – Desbloqueo de la obra de Metro Málaga

La Consejería de Fomento y Vivienda cumple con Málaga y con Andalucía, mientras el Gobierno central vuelve a incumplir el Estatuto invirtiendo sólo el 17,3, frente al 17,8 establecido en el texto estatutario.

¿Qué se encontró Elena Cortés al llegar a la Consejería en mayo de 2012?

- **Obras paradas.**
- **Historial de incumplimientos.**
- **Proyecto sumido en la incertidumbre.**

Ahora el metro afronta buenas perspectivas gracias al impulso de la Consejería:

- **Las obras avanzan a todo trapo.**
- **La inauguración de las líneas 1 y 2 está prevista para finales de año.**
- **Todos compromisos se han ido cumpliendo uno a uno.**
- **Un acuerdo ha despejado el futuro del metro, dándole viabilidad.**

Se ha pasado de un metro tipo aeropuerto de Castellón a un metro sostenible.

## ¿Cuál es la situación actual del metro? Una explicación sencilla

**El metro es la mayor obra de Andalucía. La Junta ha invertido ya 600 millones.** A finales de año se inaugurarán las líneas 1 y 2, que vienen del oeste de la ciudad y llegan hasta la estación de Renfe. Después se inaugurará el tramo Renfe-Guadalmedina. Eso garantiza unos 12 millones de viajeros al año.

El problema es que para que el metro sea viable necesita unos 20 millones de viajeros al año. La fórmula pactada en 2003 por la Junta y el Ayuntamiento para alcanzar esa demanda era llevar el metro soterrado, bajo tierra, hasta La Malagueta (demanda de 19 millones de viajeros al año).

**Esta obra suponía una inversión de 200 millones de euros que se prolongaría hasta más allá de 2020, unos gastos extra de explotación de 50 millones de euros** por tardar tanto tiempo en alcanzar esa demanda. El retraso **exponía además a las administraciones al pago de hasta 300 millones en indemnizaciones** a las empresas que construyen y explotarán el metro. La obra tenía **enormes riesgos técnicos**, como la superación del aparcamiento subterráneo de La Marina, la afección a los ficus de la Alameda (valiosísimos y emblemáticos) y los hallazgos arqueológicos.

**Ante esta situación, la Consejería de Fomento y Vivienda hizo en octubre de 2012 una propuesta: llevar el metro en superficie hasta La Malagueta. Los objetivos eran:**

- **Abaratar la obra.**
- **Optimizar los recursos.**
- **Dar viabilidad al proyecto.**
- **Alcanzar la demanda óptima.**
- **Sortear los riesgos técnicos.**
- **Que el metro no fuera una hipoteca.**

## Argumentario – Desbloqueo de la obra de Metro Málaga

**Todos esos objetivos se han alcanzado, mediante una fórmula diferente, con el acuerdo entre la Consejería y el Ayuntamiento.**

**¿En qué consiste el acuerdo?**

**El alcalde de Málaga se ha negado rotundamente a que el metro atravesase en superficie toda la Alameda y el Paseo del Parque.** Ante esta cerrazón, la Consejería de **Fomento y Vivienda realizó una nueva propuesta, que es la que finalmente el alcalde ha aceptado.** Es decir, el acuerdo alcanzado es una propuesta de la Consejería de Fomento y Vivienda, muy distinta de las pretensiones del Gobierno local, que siempre defendió que el metro llegara soterrado a La Malagueta o, al menos, a la Plaza de la Marina. Por su parte, **el PSOE ha mirado en todo momento para otro lado**, evitado mojarse porque ello suponía enmendar el que ha sido propio modelo de obra pública en las últimas décadas, orientado a la ganancia masiva del gran capital con infraestructuras de escasa utilidad social.

- La **propuesta inicial de la Consejería** era llevar el metro en superficie hasta La Malagueta, lo que permitía además llegar hasta El Palo
- La **propuesta del Ayuntamiento** era dejarlo como estaba pactado en 2003 y llevar el metro soterrado hasta La Malagueta.

**El acuerdo respeta todas las premisas con las que la Consejería abrió el debate:**

- Abaratar la obra.
- Optimizar los recursos.
- Dar viabilidad al proyecto.
- Alcanzar la demanda óptima (ahora la superamos).

## Argumentario – Desbloqueo de la obra de Metro Málaga

- Sortear o minimizar riesgos técnicos: parking de La Marina, hallazgos arqueológicos, afección a los ficus...
- Que el metro no fuera una hipoteca.

El metro llegará soterrado hasta el principio de La Alameda (300 metros). No se soterrará el trazado hasta La Malagueta (1,8 kilómetros), ni hasta La Marina, como pretendió el alcalde como cesión. Es decir, el metro entra bajo tierra en el centro, dejándolo a 2-3 minutos a pie de la Plaza de la Marina. Y desde la estación Guadalmedina sale en superficie hasta la zona norte de la ciudad, hasta el entorno del hospital civil, donde están algunos de los barrios más poblados de Málaga.

- La inversión es de 70 millones, frente a los 200 previstos.
- La demanda será de 21,5-22 millones de viajeros al año, frente a los 19 previstos.
- La población servida (aquella que vivirá a menos de 200 metros de una parada) será de 216.000 personas, frente a 200.000 previstas.
- Los plazos de obra se reducirán considerablemente.
- Desaparece, por acuerdo de la Junta con la concesionaria, el riesgo de indemnizaciones.
- El acuerdo encaja con el modelo de movilidad sostenible de la Consejería, basado en el transporte público colectivo eficiente, en alianza con bicicleta y peatón.

**Así el ahorro es de 130 millones en la obra, más 300 de posibles indemnizaciones. Se consigue más con menos recursos. Así entiende la Consejería la austeridad: como uso eficiente de recursos públicos, no como recorte.**