

ANDALUCÍA

Sobrecoste en el metro de Granada por la falta de concreción

EL PRESUPUESTO inicial «estimativo» de 276 millones no contemplaba conceptos como los trenes y los sistemas de energía. **LA JUNTA** defiende que el sobrecoste real ha ascendido a 93,1 millones. **CAUSAS** Parte de los extra se debieron al cambio de la parada intermodal y por peticiones de los consistorios y la UGR

B. RODRÍGUEZ
beatriz.rodriguez@20minutos.es / @Bbtrix

Granada inauguró ayer su ansiado metro ante la expectativa de miles de ciudadanos que no quisieron perderse este «momento histórico», una década después del comienzo de las obras y tras un sinfín de retrasos. El de ayer fue un hito marcado por una interminable lista de cifras: 16 kilómetros de longitud, 26 paradas, 15 trenes, más de 133.000 habitantes de población servida...

Pero hay una cifra que destaca por encima de las demás: los 558 millones de euros que finalmente ha costado su construcción y puesta en marcha, el doble de los 276 previstos inicialmente por la Junta cuando en 2006 se firmó el convenio de colaboración con los ayuntamientos de los cuatro municipios por los que circula el suburbano (Albolote, Maracena, Armilla y Granada capital). Del total del coste de la obra, la Junta ha aportado directamente 213 millones de euros; otros 263 han llegado del Banco Europeo de Inversiones (BEI); y el resto de créditos con entidades bancarias comerciales.

Los 276 millones previstos al inicio constituían un presupuesto «estimativo», según explica a **20minutos** la Junta, que no contemplaba conceptos como el material móvil (los trenes) —extremo especificado en el

convenio— ni la inversión en sistemas e instalaciones (señalización, sistemas de energía y comunicaciones), que suponían en conjunto cerca de 121 millones de euros. Tampoco contemplaba otros costes como los de pre-explotación, los tributos asociados a la construcción y los gastos de los créditos bancarios (68 millones).

Por tanto, la comparativa «homogénea y equiparable», justifica la Junta, sería entre 464,9 millones de euros y los 558 defi-

LA CLAVE

Empresas constructoras

La construcción del metro se dividió en seis tramos. Cada uno se adjudicó a varias empresas, en solitario o mediante UTE. En total, cerca de un centenar de compañías, entre las que destacan los principales grupos del país (OHL, Dragados o Ferrovial) y otras de mediano tamaño con sede en Andalucía.



20M.ES/ANDALUCIA

Puede consultar la noticia completa y otras sobre la actualidad andaluza en nuestra página web



Algunos de los primeros pasajeros del metro de Granada, ayer. MIGUEL ÁNGEL MOLINA/EFE

nitivos, por lo que el «sobrecoste real» asciende a 93,1 millones. Aunque lo cierto es que las obras comenzaron en agosto de 2007 sin que muchos de esos conceptos estuvieran entonces contabilizados.

Los 93 millones extra fueron consecuencia, por un lado, del cambio de ubicación de la parada intermodal entre el metro y la futura estación del AVE. La Junta señala al Ministerio de Fomento como responsable de esta modificación, que costó 37,5 millones. El resto se generó por las actuaciones derivadas de «atender peticiones» de los consistorios y de la Universidad de Granada, relativas a servicios afectados, reurbanización, mobiliario y otros equipamientos (55,8 millones).

A todo ello se añaden las discrepancias entre la Junta y el Ayuntamiento de Granada sobre el trazado, que afloraron casi desde el inicio. Tanto es así que en 2010, cuando supuestamente debería haberse inaugurado el metro, las obras casi ni habían comenzado. Y también los problemas de financiación, que llegaron al punto de que las empresas constructoras denunciaron en el año 2011 que la Junta les debía 44 millones de euros, lo que obligó a paralizar los trabajos una vez más.

La inyección del BEI fue definitiva para impulsar los trabajos y avanzar en un proyecto que, además de todo lo mencionado, se ha topado con otros obstáculos, como la aparición de restos arqueológicos en algunas de las estaciones, lo que de nuevo obligó a replantear el proyecto e implicó una nueva modificación del presupuesto inicial. ●



6 PREGUNTAS

«Se partió de un proyecto irreal»



Francisco Martínez-Cañavete, Gerente de la Asociación de Constructores y Promotores (ACP) de la provincia de Granada

1 ¿Cómo valora el desarrollo de las obras del metro? Se partía de un proyecto irreal, al no estar consensuado ni con los ayuntamientos ni con la ciudadanía. La politización del trazado es lo que nos ha llevado a la situación vivida, cada tramo ha sido un calvario. Cambios de técnicos, de alcaldes, de consejeros... Soterramiento o no del Camino de Ronda, del paso por el Zaidín... Al final, la discrepancia política siempre daña a la ciudadanía.

2 ¿A qué achaca el sobrecoste en las obras? Da la sensación de que el proyecto se ha ido reformando a me-

didada que avanzaba la obra. Y cuando no planificas a mediano plazo, hay sobrecostes.

3 Hubo también impagos de la Junta a las empresas constructoras. Durante mucho tiempo, la financiación del metro recayó en estas empresas. Los plazos que tenía la Junta para obtener financiación saltaron por los aires y el dinero no llegaba. Hubo impagos durante cuatro o cinco meses, salíamos aproximadamente a un millón de euros al mes y eso no había quien lo asumiera. Al final, las obras se paralizaron.

4 ¿Pero llegó a haber beneficios para las empresas locales? Sí, porque en la construcción de cada tramo había una UTE formada tanto por grandes empresas como por las locales. Hay que aplaudir que parte de la inversión virtiera en la economía local.

5 ¿Cómo podrían ajustarse los presupuestos de las grandes obras para evitar sobrecostes? Las obras deberían estar más planificadas y los proyectos ser más minuciosos.

6 ¿Cree que el metro era necesario en Granada? Sabiendo ahora que nos hemos ido a casi 600 millones de euros, quizás no fuera necesario. Aunque es aplaudible la apuesta de la Junta por descongestionar el tráfico de Granada, un enorme problema para la ciudad. Si bien es cierto que había otras alternativas, como autobuses o tranvías eléctricos. ● **B. R.**

La jueza de los ERE abre juicio oral contra el exfutbolista Pizo Gómez

La magistrada del caso de los ERE, María Núñez, ha dictado la apertura de juicio oral contra el exfutbolista José Antonio Gómez Romo, Pizo Gómez, por la ayuda de medio millón de euros concedida al centro para la formación y prevención laboral en el que trabajaba. Se le acusa de cooperador necesario del delito de prevaricación y malversación y de asociación ilícita.

Además, Núñez ha «excluido» de tres piezas al exconsejero de Empleo Antonio Fernández tras aplicar por primera vez el criterio de la Audiencia, que dictaminó que solo haya un juicio para los ex altos cargos procesados en la pieza política. ● **R. A.**

20"

Impulso a la bicicleta

El Ayuntamiento de Sevilla ha presentado su nuevo Plan de la Bicicleta para 2020, que contempla ampliar la red de carriles bici. Las prioridades a corto plazo serán el Paseo Colón, la conexión con Valdezorras y el enlace con la pasarela del Aljarafe. También se construirán grandes biciestaciones en San Bernardo, Santa Justa, Plaza de Armas, Fibes y Puerta de Jerez. Y se ampliará la red de aparcamientos.

Secreto de sumario

La jueza ha decretado el secreto de sumario en el caso de la desaparición de una joven de 26 años en Sevilla y su hija de 6. También está desaparecida la pareja de la joven, un hombre de 55 años de nacionalidad turca con antecedentes. La Policía no descarta ninguna hipótesis.

Museos gratis por el Día del Turismo

Málaga celebrará el próximo miércoles el Día Mundial del Turismo con una jornada de puertas abiertas y visitas gratuitas a los museos y monumentos de la ciudad.

Solicitudes para los empleos del Peaca

El plazo de presentación de solicitudes para los interesados en uno de los 407 empleos que oferta el Ayuntamiento de Córdoba a través del Programa Extraordinario de Ayuda a la Contratación estará abierto hasta el 29 de este mes.