

Las empresas rebajan en hasta 20 millones el coste del Metro al Centro

La oferta media de las constructoras que pugnan por este tajo del suburbano es de 27,4 millones, frente a los 44,6 de la licitación

S. Sánchez

Las cartas de las grandes constructoras que pugnan por hacerse con el concurso de construcción del tajo soterrado del Metro de Málaga a la Alameda Principal están sobre la mesa. La apertura de los sobres con las ofertas económicas formuladas por los diez grupos empresariales que finalmente optarán a este procedimiento pone de manifiesto una rebaja más que considerable en los precios por los que, según estas mismas firmas, sería factible ejecutar los 295 metros de túnel entre el puente de Tetuán y la localización de la futura estación Atarazanas, en el cruce con la calle Torregorda.

Los datos a los que tuvo acceso este periódico confirman la existencia de proposiciones que reducen en hasta 20,4 millones de euros el montante de la operación, fijado por la Agencia Andaluza de Obra Pública en 44,6 millones de euros (IVA incluido). Ello supone una rebaja del 45,7% respecto a los parámetros originales marcados por la Administración regional. Siendo elevada esta minoración en el valor del proyecto, que incluye además de la infraestructura las tareas correspondientes a superestructura y urbanización, no difiere en exceso del precio medio ofertado en el concurso por las empresas que siguen *vivas*, ya que el mismo se sitúa en 27,4 millones, lo que implica una reducción del 38,5%. Unas previsiones económicas que contrastan con la complejidad de una obra subterránea en un punto como la Alameda.

Menos elevadas son las variaciones en lo que a los plazos de construcción se refiere. Frente a los 33 meses marcados por la Consejería de Fomento para el desarrollo de estas fases de la intervención, a las que habría que sumar como actuaciones al margen la señalización, instalaciones y arquitectura, hay alianzas empresariales que llegan a plantear hasta 26 meses.

Esta es la menor referencia temporal de cuantas aparecen en la información disponible en la Plataforma de Contratación de la Junta de Andalucía. La propuesta que mejores condiciones ofrece en global es la formulada por la unión temporal de empresas (UTE) integrada por Aldesa, Coalvi y Magtel, con una inversión programada de 24.221.886 euros y un plazo de 26 meses. En el otro lado de la balanza se situaría, en lo que a coste se refiere, la UTE de Jicar, Jocon, Primur y Sacyr, con casi 30,2 millones. En cuanto al periodo de obras, hay dos propuestas que mantienen intacto el periodo de 33 meses: las alianzas de Ferrovial e Ielco y la de Eifagge, Ogensa y Verosa.

El número de empresas que se mantienen en la pugna por hacerse con esta intervención se ha reducido respecto a las que concurrieron inicialmente. De las trece originales se ha pasado a una decena. Las que se han quedado en el camino son las uniones temporales de Arpo/Intervias/Joca, Rover Alci/San José y la de Corsan/Guamar. La razón esgrimida por la mesa de contratación es que sus proposiciones están situadas en "un intervalo de calidad técnica insuficiente", por lo que ni si quiera se consideran para la evaluación económica.

Una vez abiertos los sobres económicos, las previsiones que se manejan desde la Consejería de Fomento apuntan a que la adjudicación de los trabajos del tramo al Centro de la ciudad tendrá lugar a lo largo de este mes de noviembre. A partir de ese momento será posible definir con mayor concreción el calendario de desarrollo de una de las piezas claves en el futuro inmediato del suburbano. En cualquier caso, el acuerdo alcanzado en su día con la concesionaria del Metro y con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) obliga a que los trenes alcancen la estación Atarazanas, como máximo, a finales del año 2017, para lo que restan poco más de tres años.

Esta parte del trazado va ligado a la prolongación del ramal procedente de Carretera de Cádiz (línea 2) desde la estación Guadalmedina, afectada por la construcción del tramo Renfe-Guadalmedina, en dirección hacia el entorno de los hospitales Civil y Materno Infantil. Esta intervención está aún pendiente de la terminación del proyecto constructivo y de la posterior licitación y adjudicación de los trabajos. En este caso, el plazo tope de puesta en funcionamiento se mantiene a finales de 2017. La suma de ambos tramos permitirá al Metro, según los cálculos, alcanzar los 21 millones de pasajeros.